



भारत का राजपत्र The Gazette of India

साधारण

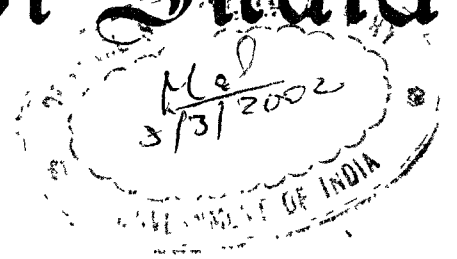
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 323]

नई दिल्ली, सोमवार, दिसम्बर 3, 2001/अग्रहायण 12, 1923

No. 323]

NEW DELHI, MONDAY, DECEMBER 3, 2001/AGRAHAYANA 12, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 3 दिसम्बर, 2001

सं. टीएएमपी/5/2001-पीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार पारादीप पत्तन न्यास के मशीनीकृत कोयला प्रहस्तन संयंत्र के माध्यम से कोयला प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क का निर्धारण करने के प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/5/2001-पीपीटी

पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी)

..... आवेदक

आदेश

(5 नवंबर, 2001 को पारित)

यह मामला पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) के मशीनीकृत कोयला प्रहस्तन संयंत्र (एमसीएचपी) के माध्यम से कोयला प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क का निर्धारण करने के प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 जलयान संबंधी तथा कार्गो संबंधी दोनों ही प्रभारों के संबंध में पीपीटी की दरों के मान में अंतिम सशोधन इस प्राधिकरण द्वारा 10 अप्रैल, 2000 के आदेश द्वारा किया गया था।

2.2 उक्त आदेश में इस प्राधिकरण ने पीपीटी को परामर्श दिया था कि वह केवल एडीबी सबद्ध एमसीएचपी परियोजना के लिए जब यह लगभग पूरा होने को हो, लागत संबंधी ब्योरा देते हुए पृथक प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करें जिससे कोयला प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क का निर्धारण किया जा सके।

उस मामले में यह भी निर्णय किया गया था कि पत्तन की समग्र वित्तीय स्थिति पर विचार करने के एक वर्ष की अवधि के बाद पत्तन की दरों के मान की समीक्षा की जाएगी, और पीपीटी को प्रचालन के क्षेत्र की संपत्तियों के किराये सहित संपदा किराये, उपस्कर किराया प्रभारों और पीपीटी कैपिटल बर्थ के प्रभारों के संबंध में अन्य प्रस्ताव प्रस्तुत करने थे।

3.1 जलयान संबंधी और कार्गो संबंधी प्रभारों के लिए प्रशुल्क के व्यापक संशोधन के समय, पीपीटी को एमसीएचपी के माध्यम से कोयला वैगन से कोयला उतारने के लिए 70/- ₹0 प्रति मी.ट. 3.5 मि.ट. प्रति वर्ष तक कोयले के लदान के लिए 110/- ₹0 प्रति मि.ट. और 3.5 मि.ट. प्रतिवर्ष से अधिक लदान के लिए 100/- ₹0 प्रति मि.ट. की दर का प्रस्ताव किया था।

3.2 पीपीटी ने वर्तमान प्रस्ताव तमिलनाडु विद्युत बोर्ड सुविधा का एकमात्र सबसे बड़ा प्रयोक्ता है, इस बात को ध्यान में रखकर इस प्राधिकरण के 10 अप्रैल, 2000 के आदेश के अनुपालन में तैयार किया है। पीपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा 22 दिसंबर, 2000 को हुई बैठक में इस प्रस्ताव का समर्थन किया गया। पीपीटी ने अपने प्रस्ताव के समर्थन में निम्नलिखित ब्योरा प्रस्तुत किया है :-

- (i) एशियाई विकास बैंक (एडीबी) की सहायता से 865.71 करोड़ ₹0 की परियोजना लागत के एमसीएचपी की स्थापना की गई है। इसके 1 अप्रैल, 2001 तक पूरा हो जाने और प्रचालन शुरू कर देने की पूरी संभावना है। (ऐसा पता चला है कि अब यह तारीख बदलकर अक्टूबर, 2001 कर दी गई है)।
- (ii) परियोजना की संस्थापित क्षमता 20 मिलियन टन है और प्रथम 2 वर्ष में क्षमता उपयोग 60% अर्थात् 12 मिलियन टन सोचा गया है।
- (iii) एमसीएचपी के लिए प्रस्तुत केवल 2001-02 के लागत अनुमान में इसकी प्रहस्तन लागत 210.92 प्रति मि.ट. दर्शाई गई है।

3.3 इस परिप्रेक्ष्य में, पीपीटी ने एमसीएचपी के माध्यम से कोयले के प्रहस्तन के लिए निम्नलिखित दरें अनुमोदित करने का अनुरोध किया है :-

| | | |
|------|--|----------------------|
| (i) | कोयला उतराई प्रणाली से कोयला वैगनो से कोयला उतारना | 80/- ₹0 प्रति मी.ट. |
| (ii) | कोयला प्रहस्तन संयंत्र से कोयले का लदान | |
| | 7.5 मि.ट. प्रतिवर्ष तक | 120/- ₹0 प्रति मि.ट. |
| | 7.5 - 10 मि.ट. प्रतिवर्ष | 110/- ₹0 प्रति मि.ट. |
| | 10 - 12.5 मि.ट. प्रतिवर्ष | 100/- ₹0 प्रति मि.ट. |
| | 12.5 - 15 मि.ट. प्रतिवर्ष | 90/- ₹0 प्रति मि.ट. |
| | 15 मि.ट. प्रतिवर्ष से अधिक | 70/- ₹0 प्रति मि.ट. |

4. निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार प्रस्ताव शुरू में तमिलनाडु विद्युत बोर्ड और उत्कल वाणिज्य एवं उद्योग मंडल को टिप्पणियाँ देने के लिए भेजा गया था। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार इस प्रकार है :-

क. तमिलनाडु विद्युत बोर्ड (टीएनईबी)

- (i) एक बार एमसीएचपी में बॉटम ओपनिंग रेलवे वेगन प्रणाली शुरू हो जाने पर प्रचालन लागत में काफी कमी आ जाएगी, और संयंत्र में काफी अधिक कोयले का प्रहरसन किया जा सकेगा जिससे पीपीटी के राजस्व में वृद्धि होगी।
- (ii) पीपीटी को पारादीप - एनोर पत्तन क्षेत्र में कोयले की ढुलाई के लिए केनयुक्त हॉपर गल्फ अनलोडिंग वेसेल (सीएचएसयू) और गियर रहित जलयानों को किराये पर लेना स और एनोर पत्तन तथा उत्तरी चेन्नई थर्मल पावर स्टेशन के बीच वाहक प्रणाली पर भी काफी अतिरिक्त खर्च करना पड़ता है।
- (iii) प्रशुत्क के परिकलन में सही-सही ऋण राशि, उस पर ब्याज की दर और प्रतिसदाय अवधि तथा प्रारंभिक ऋण स्थगन अवधि को नहीं दर्शाया गया है। एशियाई विकास बैंक ने पत्तन का कगल 6.34% की ब्याज दर पर 134.85 मिलियन अमेरिकी डालर के सुलभ ऋण की सहायता दी है, और इसीलिए प्रशुत्क का परिकलन इसी दर पर किया जाना चाहिए न कि 14.5% की दर पर जो राष्ट्रीयकृत बैंको द्वारा मार्च, 2001 से घोषित 12% के वर्तमान पीएलआर का देखते हुए काफी अधिक है।
- (iv) क्षमता उपयोग एमसीएचपी की निर्दिष्ट क्षमता के अनुसार होगा, क्योंकि इस सुविधा का उपयोग अन्य एजेंसियों द्वारा भी किया जाएगा, अतः प्रशुत्क का परिकलन पूरे क्षमता उपयोग के आधार पर किया जाना आवश्यक है, न कि 12 मिलियन टन के आधार पर, क्योंकि यह संस्थापित क्षमता का केवल 60% है।
- (v) मूल्यह्रास की प्रणाली में सुधार करना आवश्यक है जिससे संयंत्र एवं मशीनरी के 100% मूल्य का बचाव 90% मूल्य (अर्थात् 4.5% प्रतिवर्ष) पर मूल्यह्रास दिखाया जा सके क्योंकि शेष 10% मूल्य की वसूली रद्दी मूल्य के रूप में संयंत्र के स्कैप से की जाएगी।
- (vi) पेतन एवं मजदूरी मद में किया गया 7 करोड़ रु० की राशि का प्रावधान गंभीरतापूर्वक और स्वचालन सुविधा की दृष्टि से जनशक्ति की जरूरत को देखते हुए बहुत अधिक लगता है।
- (vii) प्रचालन एवं अनुसंधान व्ययों के लिए 17.30 करोड़ रु० की राशि बहुत अधिक प्रतीत होती है अतः उसे पूंजीगत लागत के वास्तविक अथवा सुनिश्चित प्रतिशत तक सीमित किया जाए। विदर्शी आधुनिक पत्तनों में इन व्ययों का वास्तविक प्रतिशत इस संबंध में मार्गदर्शन का काम कर सकता है।

(viii) टीएनईबी को विशेष छूट दी जानी चाहिए जिससे उसका प्रभाव बड़ी मात्रा में हो।

ख. उत्कल वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (यूसीसीआई)

यूसीसीआई ने अभी तक कोई लिखित टिप्पणी नहीं भेजी है।

5.1 प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा करने पर, पीपीटी से अनुरोध किया गया कि वह अपने प्रस्ताव के कारण सामने आए विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करे। इस संबंध में पूछे गए कुछ महत्वपूर्ण प्रश्नों का सार इस प्रकार है :-

- (i) कार्यशील पूंजी की आनुपातिक राशि, तथा लागत विवरणों में एमसीएचपी को आबंटनीय प्रबंध एवं सामान्य उपरिचयों के बारे में बताना और उन पर विचार करना जिससे प्रति-सब्सिडी से बचा जा सके।
- (ii) पत्तन प्रशुल्क के पिछले सामान्य संशोधन के समय (अप्रैल, 2000 में) विभिन्न क्रियाकलापों का गमनुचित लागत विवरण प्रस्तुत नहीं कर सका, और दरो के मान की समीक्षा एक वर्ष की अवधि के बाद की जानी थी। पीपीटी को प्रचालन क्षेत्र में संपत्तियों के किराये सहित संपदा किराये, अपस्कर किराया प्रभावों और पीपीएल कैप्टिव बर्थ प्रभावों से संबंधित अन्य प्रस्ताव भी प्रस्तुत करने थे। पीपीटी के द्वारा अभी तक इन दरों की समीक्षा करने का प्रस्ताव न भेजने के कारण।
- (iii) इस प्राधिकरण के गैर सांविधिक व्ययों के संबंधों में जो एमसीएचपी के प्रचालन पर सम्भवतः टीएनईबी को न करने पड़े, 10 अप्रैल, 2000 के आदेश के पैराग्राफ 18(ix), और अधिशेष श्रमिकों के मुद्दे के संबंध में पैराग्राफ 18(x) में विचार किए गए मुद्दों की नवीनतम स्थिति बताना।
- (iv) अनुमानित विद्युत खर्चों में संशोधन करके 1220 लाख रु० (पिछले) से बढ़ाकर अब 1620 लाख रु० करने के कारण।
- (v) ऋणों पर ब्याज की दोहरी गणना - एक बार लागत की पृथक लागत के रूप में और फिर नियोजित पूंजी के भाग के रूप में गणना के प्रभाव को दूर करना।
- (vi) कार्गो प्रहस्तन दर का निर्धारण करने के लिए अनुसूचण तलकर्षण व्यय पर (जो जलयान संबंधी लागत है) विचार करने के कारणों को स्पष्ट करना।
- (vii) वर्ष 2001-02 से आगामी दो वर्षों के लागत अनुमान प्रस्तुत करना।
- (viii) रेलवे आय और व्यय की यथानुपातिक गणना स्पष्ट करना क्योंकि वर्ष 1999-2000 की संगणना के लिए अपनाए गए यातायात आंकड़े पत्तन एवं गोदी आय के लिए अपनाए गए आंकड़ों से भिन्न हैं।
- (ix) टीएएमपी के 10 अप्रैल, 2000 के आदेश के पैराग्राफ 16 (iii) के अनुसार आईओएचपी में कोयले के प्रहस्तन की पृथक दरें जारी रखने के कारण बताना।
- (x) टीएनईबी को जलयान संबंधी पत्तन प्रभावों तथा जलयान की स्थायी लागत में हुई परिणामी बचत को, तथा एमसीएचपी के माध्यम से कोयले का प्रहस्तन करने से बेहतर वैगन एवं पोत लदान के कारण हुई अन्य बचतों का आकलन करना और स्पष्ट उल्लेख करना।
- (xi) प्रस्तावित परिवर्तनीय स्लैब दरो का निर्धारण करने के लिए विभिन्न स्लैबों के परिकलन का आधार।
- (xii) प्रस्तावित दरों को निष्पादन से जोड़ने की; तथा उपयुक्त दक्षता संबद्ध प्रशुल्क स्कीम बनाने की संभावना तलाश करना।
- (xiii) वर्ष 2001 - 02 में सामान्य संशोधन के समय यातायात अनुमान 20 मिलियन टन था, उसे कम करके 12 मिलियन टन का वर्तमान अनुमान करने का कारण।

5.2 पीपीटी ने इस मामले में संयुक्त सुनवाई के बाद हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों के ब्योरेवार उत्तर प्रस्तुत किए । पीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए महत्वपूर्ण तथ्यों का सार इस प्रकार है :-

- (i) वर्ष 1999 - 2000 की कार्यशील पूंजी (अतिदेय ब्याज देनदारियों के कारण) ऋणात्मक है; और इसीलिए इसे शून्य माना गया है । चालू देनदारियों में से अतिदेय ब्याज के ऑकड़ों को घटाने , और कुल कार्गो में थर्मल कोयले का शेयर 44% मानने पर, एमसीएचपी के लिए कार्यशील पूंजी की जरूरत 15.09 करोड़ रु० बैठती है।
- (ii) विद्युत लागत वर्तमान विद्युत प्रशुल्क ढांचे के आधार पर मानी गई है ।
- (iii) मशीनीकरण से जनशक्ति की संख्या में तत्काल कमी नहीं होगी । इस प्रकार की कमी प्रभावी होने में काफी समय लग सकता है । इसके अलावा वर्तमान कार्यक्षेत्रों से जनशक्ति को मशीनीकृत कोयला परियोजना में स्थानांतरित करना भी संभव नहीं है ।

उच्चाधिकार प्राप्त समिति द्वारा किए गए आकलन के आधार पर 609 कार्गो प्रहस्तन कामगार और बड़ी मात्रा में प्रहस्तन (सी एवं एफ) कामगार कोयला प्रहस्तन संयंत्र के मशीनीकरण के बाद अधिशेष हो जाएंगे ।

पीपीटी द्वारा सरकारी निदेशों के अनुसार स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति स्कीम शुरू की गई है ; और इसी प्रकार की एक स्कीम सी एवं एफ कामगारों की प्रबंध समिति द्वारा भी शुरू की गई है। केवल 32 कार्गो प्रहस्तन कामगारों और 116 सी एवं एफ कामगारों ने इस विकल्प को स्वीकार किया है । वर्तमान स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति स्कीम के अधीन प्रस्तावित मुआवजे की राशि (अपूर्याप्त होने) के कारण इस स्कीम के प्रति कामगारों की प्रतिक्रिया उत्साहवर्धक नहीं है । पत्तन को अभी कुछ और समय तक अधिशेष श्रमिकों को रखना पड़ेगा ।

- (iv) नई व्यवस्था के अधीन, ढुलाई कार्य भारतीय रेलवे द्वारा किए जाएंगे ; और पत्तन को केवल टर्मिनल प्रभार मिलेंगे । संशोधित परिकल्पनों में रेलवे (टर्मिनल) राजस्व का वर्तमान दरों पर विचार किया गया है ।
- (v) कोयला प्रहस्तन प्रचालन को एमसीएचपी में अंतरित नहीं किया जा सकता और हस्तप्रचालन तथा आईओएचपी में निम्नलिखित की प्राप्ति होने तक करना पड़ सकता है :-

- (क) रेलवे द्वारा 100% बीओबीआर वैगन की सप्लाई ;
- (ख) मशीनीकृत कोयला संयंत्र की कार्यप्रणाली का स्थिरीकरण ; और
- (ग) श्रमिकों की संख्या को कम करना ।

- (vi) एमसीएचपी से पत्तन की दक्षता में काफी सुधार होगा जिससे वैगन और जहाज का निष्पादन बेहतर होगा, जिसके परिणामस्वरूप एमसीएचपी प्रयोक्ताओं तथा पत्तन की लागत कम होगी । एमसीएचपी के माध्यम से प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो की मात्रा का प्रारंभिक आकलन टीएनईबी के लिए 10 मि.ट. और एपीएसईपी तथा केपीसीएल के लिए 1-1 मि.ट. किया गया था । परंतु इस स्थिति में बढ़ी हुई क्षमता के कारण होने वाली परिणामी बचत का परिकलन करना संभव नहीं है । यह संयंत्र के एक-दो वर्ष के निष्पादन का आकलन करने के बाद ही संभव हो सकेगा । इसी प्रकार, उपयुक्त दक्षता संबंध प्रशुल्क स्कीम का परिकलन भी कुछ समय के निष्पादन तथा विभिन्न प्रयोक्ताओं द्वारा एमसीएचपी में कोयले के प्रहस्तन की मात्रा का आकलन करने के बाद ही किया जा सकता है ।
- (vii) प्राधिकरण के 10 अप्रैल, 2000 के आदेश के अनुसार परिवर्तनीय स्लैबों का प्रस्ताव किया गया है ; और इन स्लैबों का परिकलन करने का कोई वित्तीय पैरामीटर नहीं है ।

- (viii) पत्तन अभी तक प्रचालन क्षेत्रों में सपदा किराये तथा भूखंड किराये में और उपस्कर किराया प्रभासों के प्रशुल्क में संशोधन से संबंधित प्रस्तावों को अंतिम रूप नहीं दे सका है, और संयुक्त प्रस्ताव अंतिम रूप दिए जाने के बाद टीएएमपी के अनुमोदनार्थ प्रस्तुत किया जाएगा।
- (ix) वर्तमान में 20 मिलियन टन का अनुमान कोई अच्छा निष्पादन नहीं है क्योंकि टीएनईबी न न तो महानदी कोल फील्ड्स लि० के साथ और न ही पत्तन के साथ पीपीटी के माध्यम से कोयले के प्रहस्तन की मात्रा के संबंध में कोई करार किया है। वर्तमान में अनुमान अधिकतम 12 मिलियन टन बैठता है जिसमें से 2 मिलियन टन टीएनईबी से भिन्न प्रयोक्ताओं के खाते में जाएगा।

6.1 इस मामले में 4 मई, 2001 को पारादीप में संयुक्त सुनवाई की गई। इसमें निम्नलिखित निवेदन प्रस्तुत किए गए :-

पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी)

- (i) एमसीएचपी परियोजना पीपीटी द्वारा शुरू नहीं की गई, बल्कि टीएनईबी ने 1986 में इस पर जोर लगाया; और तत्पश्चात (तत्कालीन) भूतल परिवहन मंत्रालय ने इसे आगे बढ़ाया।
- (ii) पीपीटी वास्तव में निश्चित रूप से परियोजना के बारे में 'क्यों' और 'कैसे' नहीं बता सकता।
- (iii) हमें यातायात के भिन्न-भिन्न मात्रा पर 19.5% आरओसीई के विभिन्न विकल्प दिए गए हैं, हम कोई शिथिलता नहीं बरतते।
- (iv) टीएनईबी को वास्तव में गैर सांविधिक भुगतानों पर काफी अधिक बचत होगी। उन्हें कंपल गिगर रहित जलयान ही भाड़े पर लेने होंगे, उनमें भी उन्हें पर्याप्त बचत होगी।
- (v) द्रुतगामी निष्पादन से बर्थ किराये आदि जैसे अन्य भुगतानों पर भी चंडुमुखी बचत होगी।
- (vi) यातायात अनुमान मुख्यतया टीएनईबी द्वारा दिए गए आश्वासनों पर आधारित हैं। उन्हें पूरी तरह क्रियान्वित नहीं किया जा सकता; हमें लगता है कि 3 वर्ष बाद ही 20 मि.ट. के लक्ष्य पर पहुंचना संभव होगा।
- (vii) चुकौती अवधि 8 वर्ष है; और ऋण स्थगन अवधि उपलब्ध नहीं है। हम केवल 12 मि.ट. पर ही पहुंच सकते हैं। अतः यदि दर में वृद्धि नहीं की गई तो हमें नकदी की भारी कमी का सामना करना पड़ेगा।
- (viii) (क) कोयले का प्रहस्तन चाहे आईओएचपी में किया जाए और चाहे एमसीएचपी में, यांत्रिक प्रहस्तन की दर एक बराबर रहेगी। इसी प्रकार लौह अयस्क का प्रहस्तन चाहे आईओएचपी में किया जाए और चाहे एमसीएचपी में, उसके यांत्रिक प्रहस्तन की दर एक बराबर ही रहेगी।
(ख) कोयला एवं लौह अयस्क के हस्तप्रचालन की दरें पृथक् होंगी।
- (ix) आईओएचपी से कोयले को हटाने में आईओएचपी की आय और भी प्रभावित होगी। इसका हम पर भी प्रभाव पड़ेगा। हम बाद में लौह अयस्क प्रहस्तन की समग्र अर्थव्यवस्था के संबंध में आईओएचपी की दर में संशोधन करने का प्रस्ताव करेंगे।
- (x) एमसीएचपी में प्रहस्तन हमारे श्रमिकों (समाशोधन एजेंटों द्वारा नियोजित) की कुल संख्या के 80% का प्रतिस्थापन होगा, न कि 20% श्रमिकों का।
- (xi) एमसीएचपी में भी प्रचालन कर्मियों की आवश्यकता होगी। हमारे अनुमान के अनुसार यह लगभग 400 होगी। इसके कारण ही मजदूरी में वृद्धि हुई है।
- (xii) लोक निवेश बोर्ड (पीआईबी) द्वारा परियोजना की मंजूरी देने के समय निवेश को 597 करोड़ ₹0 और यातायात को 20 मि.टन मानने पर आईआरआर 12.59% था; जबकि आज निवेश 8.30 करोड़ ₹0 का है और यातायात केवल 6 मि.ट. है तो ऐसी स्थिति में आईआरआर बहुत कम होगा।

5 मि.ट. नये यातायात के लिए 3 विद्युत संयंत्र स्थापित करने के लिए एनटीपीसी से वार्ता चल रही है; परंतु यह मात्र 'योजना' है, अभी तक कुछ भी ठोस कार्य नहीं हुआ है।

- (xiii) प्रयोक्ताओं को व्यक्तिगत रूप से काफी फायदा होगा, हम प्रशुल्क बढ़ाकर कुछ लाभ क्यों नहीं प्राप्त कर सकते।
- (xiv) हम स्थानीय दुलाई के लिए 10/- प्रति मि.ट. प्रभार लेते हैं। नई व्यवस्था में इसका दावा रेलवे करेगा और हमें उससे राजस्व का नुकसान होगा।
- (xv) एमसीएचपी में प्रयोक्ताओं को 200/- रु० भुगतान करना चाहिए या फिर आईओएचपी में एमसीएचपी की दर पर भुगतान करना चाहिए।

तमिलनाडु विद्युत बोर्ड (टीएनईबी)

- (i) पीपीटी के प्रशुल्क उसकी लागत और मार्जिन के संदर्भ में होने चाहिए, न कि उन लाभों के संदर्भ में जो हमें प्राप्त हो।
- (ii) आईआरआर का परिकलन आंतरिक संसाधनों के संदर्भ में किया जाएगा, न कि 'ऋणों' के संदर्भ में।
- (iii) पीपीटी को ऋण और ईक्विटी के बीच अंतर करना चाहिए और उनकी लागत पृथक् से देनी चाहिए।
- (iv) 20 वर्ष की उपयोग अवधि पर मूल्यह्रास का परिकलन किस आधार पर किया जाता है? आम परंपरा केवल 90% मूल्यह्रास मानने की है और शेष 10% की वसूली रद्दी से करने की है।
- (v) टीएनईबी ने केवल 11 मि.ट. की प्रतिबद्धता दी है, पीपीटी ने अन्य यातायात को भी ध्यान में रखकर 20 मि.ट. मानी है। यदि अन्य ग्राहक (अर्थात् वीडियोकोन, त्रिशक्ति, एनटीपीसी) अपनी अपनी प्रतिबद्धताओं का पूरा नहीं कर रहे हैं तो इसके लिए टीएनईबी को दंडित नहीं किया जा सकता।
- (vi) (क) टीएनईबी को महानदी कोल फील्ड्स लि० को कायला देने के लिए अधिक भुगतान करना पड़ता है, इस अतिरिक्त लागत का भी ध्यान में रखा जाना चाहिए।
(ख) एनार से उत्तरी चेन्नई पावर स्टेशन तक बाह्य की लागत को भी ध्यान में रखा जाना चाहिए।
- (vii) (क) विद्युत प्रभारों में विद्युत उप केंद्र से संबंधित प्रभार भी शामिल हैं, जिनकी अभी जानकारी नहीं है, अतः लागत अधिक बताई गई है।
(ख) पीपीटी के अनुमानों को (450 प्रति क्वा प्रतिघंटा की दर से 1 मि.ट. कोयले के प्रहस्तन के लिए 34 क्वा प्रतिघंटा विद्युत की आवश्यकता पर आधारित विद्युत खपत के संबंध में) अधिक दर्शाया गया है। पीपीटी को परीक्षण संचालनों के आधार पर वास्तविक आंकड़ों के संबंध में संशोधन करना चाहिए।
- (viii) प्रचालन एवं अनुसंधान लागत (वेतन एवं मजदूरी सहित) परियोजना लागत की 2.86% मानी गई है। टीएनईबी थर्मल स्टेशनों के लिए 2.50% का मानदंड अपनाता है। उसी का अनुकरण क्यों न किया जाए? इस परियोजना के लिए 2.86% बहुत अधिक होगा; 1.50% ही पर्याप्त होगा। पत्तन की स्थिति में तो खपत योग्य कुछ भी नहीं होता, अतः 1.50% ही पर्याप्त होना चाहिए।

उत्कल वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (यूसीसीआई)

- (i) सभी ओर से जीत की स्थिति होनी चाहिए।
- (ii) प्रशुल्क में वृद्धि केवल टीएनईबी द्वारा की गई बचत पर आधारित नहीं होनी चाहिए। यह निर्धारित क्षमता के संदर्भ में होनी चाहिए।
- (iii) 6 माह की अवधि को ध्यान में रखा जाए क्योंकि पूरी तरह से पुरानी व्यवस्था को बदलना संभव नहीं होगा; अतः संक्रमण अवधि अवश्य रखी जानी चाहिए।

6.2 संयुक्त सुनवाई में पीपीटी ने निम्नलिखित दस्तावेज प्रस्तुत किए :-

- (i) प्रतितन प्रचालन लागत के परिकलन का ब्योरा ।
- (ii) जलयान संबंधी लागत का ; तथा टीएनईबी को होने वाली बचत का ब्योरा ।

6.3 संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय के अनुसार टीएनईबी और पीपीटी से अनुरोध किया गया कि वे निम्नलिखित अतिरिक्त सूचना और/ या दस्तावेज प्रस्तुत करें :-

- (i) टीएनईबी परियोजना लागत के प्रतिशत के रूप में प्रचालन एवं अनुरक्षण लागत के अनुमान के लिए विद्युत क्षेत्र में उपलब्ध मानदंडों के बारे में नोट ; तथा पीपीटी द्वारा उद्धृत (टीएनईबी को होने वाली) बचत के संबंध में नोट प्रस्तुत करें ।
- (ii) पीपीटी अधिशेष श्रमिकों ; तथा बेकार श्रमिकों को कम करने के लिए उठाए गए कदमों के बारे में नोट प्रस्तुत करें ।
- (iii) टीएनईबी और पीपीटी वास्तविक आधार पर लागत अनुमानों की पुष्टि करने के लिए परीक्षण संवातन के परीक्षण का विश्लेषण संयुक्त रूप से करें ।
- (iv) इस प्रकार के मामलों में दी जाने वाली संक्रमण अवधि के बारे में ; तथा संक्रमण अवधि के लिए प्रशुल्क व्यवस्थाओं के बारे में सर्वसम्मत नोट प्रस्तुत करें ।

6.4 संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय के अनुसार महानदी कोल फील्ड्स लि०, आंध्र प्रदेश पावर जनरेशन कारपोरेशन लि० और कर्नाटक पावर कारपोरेशन लि० को उनकी टिप्पणियों के लिए प्रस्ताव की प्रतियाँ भी भेजी गई क्योंकि ये भी संबंधित प्रयोक्ता थे जिनसे पहले परामर्श नहीं किया गया था ।

7.1 टीएनईबी ने अपेक्षित सूचना प्रस्तुत करने और संयुक्त सुनवाई में प्रस्तुत किए गए तथ्यों को दुहराने के साथ-साथ निम्नलिखित उल्लेख भी किया :

- (i) विद्युत मंत्रालय द्वारा प्रकाशित 30 मार्च, 1992 की अधिसूचना के खंड 1.5 (ग) के अनुसार, संयंत्र का प्रचालन शुरू होने के बाद पूरे एक वर्ष के बीमा सहित थर्मल पावर स्टेशन के संबंध में प्रचालन एवं अनुरक्षण व्यय का भी परिकलन निम्नलिखित में से किसी एक विकल्प के आधार पर किया जाना है :-
 (क) विद्युत क्रय करार में प्रावधान किए गए पूंजीगत व्यय पर उच्चतम सीमा के वास्तविक व्यय के 2.5% की दर पर ; या,
 (ख) बीमा पर वास्तविक व्यय सहित विद्युत क्रय करार में प्रावधान किए गए पूंजीगत व्यय पर उच्चतम सीमा के वास्तविक व्यय के 2% पर ।
 परंतु विद्युत क्रय करार में प्रावधान किए गए पूंजीगत व्यय पर उच्चतम सीमा के वास्तविक व्यय के 2% की कुल राशि पूंजीगत व्यय पर 3% से अधिक नहीं होनी चाहिए ।
- (ii) थर्मल संयंत्रों के लिए प्रचालन एवं अनुरक्षण व्यय में चूकि वेतन एवं भत्ता के साथ-साथ एंसेड, रसायन, कास्टिक सोडा, स्नेहक जैसी खपत योग्य वस्तुओं की लागत शामिल हैं और एमसीएचपी में स्थापना व्यय को छोड़कर जो कि प्रमुख व्यय है, कोई अन्य खपत योग्य वस्तु नहीं है अतः प्रचालन एवं अनुरक्षण प्रभारों का युक्तिसंगत अनुमान कुल पूंजीगत लागत का 1.00% से 1.25% तक होगा ।
- (iii) (क) जहाँ तक पीपीटी द्वारा उल्लिखित (टीएनईबी होने वाली) बचत का संबंध है, टीएनईबी को अपने संयंत्र के विनिर्देशों के उपयुक्त कोयले के संदलन के लिए मैसूर महानदी कोल फील्ड्स लि० को किए गए भुगतान के लिए अतिरिक्त व्यय वहन करना पड़ता है ; और साथ ही

कोयले के छोटे आकार आदि के कारण ढुलाई एवं प्रहस्तन के दौरान कोयले की भी हानि होती है। अतः टीएनईबी द्वारा कोयले के संदलन के लिए वहन किए जाने वाले 21.50 ₹0 प्रतिटन के व्यय को प्रशुल्क में समायोजित किया जाएगा क्योंकि यह टीएनईबी की जरूरत के बजाय मुख्यतः संयंत्र के विनिर्देशों को समायोजित करने के लिए है।

(ख) पीपीटी द्वारा किए गए उल्लेख के अनुसार रेलवे ढुलाई में बचत नहीं हो सकती क्योंकि वह राशि रेलवे को भुगतान करनी होती है। इसके अलावा रेलवे बॉटम ओपनिंग वैगनों का आवंटन करने के लिए अधिक प्रशुल्क प्रभारित कर सकता है।

(ग) अन्य उल्लिखित बचत पीपीटी के नियंत्रण से परे कारकों के कारण अर्थात् उच्च क्षमता के जलयानों, स्वभरण जलयानों तथा गियर रहित जलयानों को नियोजित करने के कारण होती है।

(घ) कोयले के प्रहस्तन के लिए पीपीटी और एनोर पत्तन द्वारा प्रस्तावित 200/- ₹0 और 160/- ₹0 के पत्तन प्रभारों को यदि स्वीकार कर लिया जाता है तो टीएनईबी को एमसीएचपी को अंतरित करके 20/- ₹0 प्रति मि.ट. का अतिरिक्त व्यय वहन करना पड़ेगा; और इसीलिए एमसीएचपी को अंतरित करने से टीएनईबी को कोई भी बचत नहीं होगी।

- (iv) संयुक्त सुनवाई में यूसीसीआई के प्रतिनिधि द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार, हस्तचालित भारण से यांत्रिक भारण में बदलाव को समायोजित करने के लिए छह माह की संक्रमण अवधि पर भी विचार किया जा सकता है क्योंकि एमसीएचपी का पूरा उपयोग अन्य संस्थाओं पर जैसे बॉटम ओपनिंग वैगनों की सप्लाई के लिए रेलवे, अधिक क्षमता वाले गियर रहित जलयानों को भाड़े पर लेने के लिए टीएनईबी और प्रहस्तन प्रणाली में शेष कार्य को पूरा करने के लिए पीपीटी पर निर्भर करेगा।

7.2 पीपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा पूछे गए प्रश्नों का उत्तर देते समय; और संयुक्त सुनवाई में अपनी पहले कही गई बातों को ही दुहराया है।

8.1 कर्नाटक पावर कारपोरेशन लि० ने सूचित किया है कि उसे कोई टिप्पणी नहीं करनी है।

8.2 आंध्र प्रदेश पावर जनरेशन कारपोरेशन लि० (एपीपीपीजीसीएल) द्वारा की गई टिप्पणियों का सार इस प्रकार है :-

- (i) सामान्यतया किसी अनुमान के लिए उपलब्ध संयंत्र क्षमता (पीपीटी द्वारा 60% पर मानी गई) 85% माननी होती है; और इसीलिए अनुरोध है कि संयंत्र क्षमता 75% पर मानी जाए जिसके परिणामस्वरूप थर्मल पावर स्टेशनों के लिए (210.92 प्रति टन की तुलना में) 168.75 ₹0 प्रति टन की दर पर अधिक आकर्षक प्रहस्तन प्रभार मिल सके।
- (ii) महानदी कोल फील्ड्स लि० (एमसीएल) 910.92 प्रति टन पर कोयला पूर्व परादीप की सप्लाई करना चाहता है अर्थात् कोयले की लागत और ढुलाई प्रभारों के अलावा वह पीपीटी में प्रहस्तन ढुलाई प्रभारों के अलावा वह पीपीटी में प्रहस्तन प्रभार के लिए 267.34 प्रति टन प्रभार वसूल कर रहा है जबकि पत्तन प्राधिकारियों द्वारा केवल 200/- ₹0 प्रति मि.ट. की दर पर प्रहस्तन प्रभार वसूल किया जा रहा है। इस प्रकार थर्मल पावर स्टेशन को दिए गए लाभ केवल 23.52 ₹0 प्रति टन तक ही सीमित है जबकि एमसीएल को 67.34 ₹0 प्रति टन की आय होती है।

यदि संयंत्र भार क्षमता अधिक मानी जाए तो कोयले के प्रहस्तन के लिए प्रभारित दर 210.92 ₹0 प्रति टन या उससे कम पर सीमित की जाए।

8.3 कई अनुस्मारक दिए जाने के बावजूद महानदी कोल फील्ड्स लि० ने कोई प्रत्युत्तर नहीं दिया है।

9 इसी बीच, पीपीटी ने एमसीएचपी परियोजना से जुड़े विभिन्न संबद्ध मुद्दे प्रस्तुत करने के लिए सुनवाई का एक और मौका दिए जाने का आग्रह किया। पीपीटी द्वारा किए गए अनुरोध को स्वीकार कर लिया गया।

10 पीपीटी के अध्यक्ष की अध्यक्षता में पीपीटी अधिकारियों का दल (टीम) 22 अक्टूबर, 2001 को इस प्राधिकरण के अध्यक्ष से किया और उनके समक्ष अपने मामले को प्रस्तुत किया। उसने उसके तत्काल बाद एक लिखित निवेदन भी प्रस्तुत किया जिसमें सुनवाई के समय उसके द्वारा दिए गए सभी तर्कों को शामिल किया गया था। पी पी टी द्वारा प्रस्तुत निवेदन का सार इस प्रकार है :-

- (i) यह सामान्य प्रकार का प्रशुल्क निर्धारण का मामला नहीं है बल्कि ऐसा मामला है जो पर्याप्त ऋण तत्त्व सहित भारी निवेश और कई वर्षों में पत्तन द्वारा किए गए बचत के उपयोग संबद्ध होता है। अकेले ब्याज की राशि ही लगभग 62 करोड़ ₹ प्रतिवर्ष होती है।
- (ii) इस प्रशुल्क निर्धारण का परिणाम चूंकि पत्तन के वित्तीय आधार के लिए महत्वपूर्ण होता है अतः एम सी एच पी के प्रचालनो का सिद्धांतों और वास्तविकताओं दोनों ही दृष्टियों से गहन मूल्यांकन करना होता है।
- (iii) इस प्राधिकरण को प्रस्तुत प्रस्ताव में संस्थापित क्षमता 20 मिलियन टन बताई गई थी ; परंतु संभावना है कि यह क्षमता अगले दो वर्ष में 20 मिलियन टन तक नहीं पहुंच पाएगी। महत्वपूर्ण बात यह है कि पीपीटी द्वारा क्षमता का जानबूझकर कम उपयोग किया जाएगा बल्कि इसका कारण एमसीएचपी की संस्थापित क्षमता के अधिकतम उपयोग के लिए अनिवार्य सहायक बुनियादी सुविधाओं का अभाव है। हालांकि 11 सितम्बर, 2001 को शुरू हुए संयंत्र में प्रचालन शुरू हो गया है परंतु मौजूदा संस्थापित क्षमता निम्नलिखित कारणों से 20 मिलियन टन से काफी कम है :-
 - (क) 20 मिलियन टन की क्षमता के लिए प्रतिदिन कम से कम 20 रैक कोयले का प्रहस्तन आवश्यक है जो अभी संभव है जब यदि पूरा सिगनल सिस्टम प्रचालन में हो। रेलवे द्वारा नक्शों/आरेखों को अनुमोदन देने में विलंब होने से अभी तक सिगनल सिस्टम नहीं लगाया जा सका है। सिगनल सिस्टम लगाने में अभी लगभग दो वर्ष का समय लग जाएगा जिसके कारण आ ट्रेनों का आवागमन प्रतिदिन 12 तक ही सीमित है और इसीलिए प्रथम दो वर्षों में संस्थापित क्षमता 12 मिलियन टन तक ही सीमित हो जाती है।
 - (ख) 20 मिलियन टन की संस्थापित क्षमता गहानदी कोलफील्ड्स लि०(एमसीएल) में उपलब्ध कोयले के संदलन की तदनुरूपी क्षमता और गतिशील वेगनो से माल उतराई की वायु सपीडन प्रणाली का चलाने वाले रेल इंजनों की क्षमता पर भी निर्भर करती है। एमसीएल और रेलवे दोनों को ही इन सुविधाओं को शुरू करने में अभी समय लगेगा।
- (iv) 12 मिलियन टन की अनुमानित क्षमता उपयोग भी संभव नहीं है क्योंकि पत्तन के साथ कोयले का लिंकेज 8 मिलियन टन प्रतिवर्ष के स्तर पर बना हुआ है जब पीपीटी से कोयला इधर आन लगेगा तब भी इसमें उपयोग बढ़कर केवल 10 मिलियन टन हो जाएगा।
- (v) इन सब कारणों से, प्रशुल्क के परिकलन 12 मिलियन टन की संस्थापित क्षमता और प्रथम दो वर्षों के लिए 10 मिलियन टन की क्षमता उपयोग पर आधारित हो सकता है।
- (vi) सभी प्रयोक्ता (सीएनईबी सहित) वर्तमान में घाट भाड़े के लिए 70/- ₹ का भुगतान करने के साथ-साथ हस्त प्रचालनों के लिए लगभग 250/- ₹ से 270/- ₹ प्रति टन खर्च कर रहे हैं जिसमें 300/- ₹ प्रति टन से अधिक का व्यय शामिल है। प्रयोक्ताओं का अभी भी एमसीएचपी का प्रयोग करने के लिए 200/- ₹ प्रति टन का भुगतान करने के बावजूद लाभ होगा।

प्रशुल्को का निर्धारण इस प्रकार किया जाए कि प्रयोक्ताओं और पत्तन दोनों को लाभ हो।

- (vii) प्रतिलाभ की दर को यथानुपातिक आधार पर 19.5% ग घटाकर 11.7% करने से (प्रतिलाभ को 60% के क्षमता उपयोग से जोड़ने से) पत्तन को शुरू से ही भारी घाटा होगा क्योंकि ऋणों पर ब्याज ही सामान्य दरों पर 13.5% से 14% तक है।
- (viii) प्राधिकरण का यह निर्णय कि लौह अयस्क प्रहातन संयंत्र (10एचपी) में प्रहस्तन किए जा रहे कोयले की पृथक पर उपर्युक्त कारणों से और इस बात को ध्यान में रखकर पुनर्विचार किया जा सकता है कि परंपरागत दैगन के स्थान पर बीओबीआर शुरू करने में आ एक वर्ष से भी अधिक का समय लग सकता है। तदनुसार दो वर्ष की समय सीमा की अनुमति दी जा सकती है।

11. इस मामले की कार्यवाही के दौरान संग्रहीत समग्र सूचना के संदर्भ में और सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट होती है :-

- (i) पीपीटी ने 1999 में मशीनीकृत कोयला प्रहस्तन संयंत्र (एमसीएचपी) की उन्नत सुविधा में कोयले के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क के साथ ही व्यापक प्रशुल्क संशोधन का प्रस्ताव किया था। इस प्राधिकरण ने अप्रैल, 2000 में मामले पर निर्णय करते समय पीपीटी को परामर्श दिया था कि वह लगभग 900 करोड़ ₹ के विशाल परिव्यय से संबद्ध नये एमसीएचपी में कोयला प्रहस्तन की दर के निर्धारण से प्रशुल्को के सामान्य संशोधन को अलग रखा जाए। उस समय हालांकि पीपीटी इस परियोजना के संबंध में लागत आँकड़ों को पृथक कर सकता था परंतु वह अन्य विभिन्न कार्यकलापों/उप कार्यकलापों के लिए लागत विवरण तैयार नहीं कर सका। अतः प्रशुल्क के सामान्य संशोधन में प्रशुल्कों के दो मुख्य समूहों के बीच अर्थात् कार्गो संबंधी प्रभारों और जलयान संबंधी प्रभारों के बीच पूर्ण विश्लेषण सहित समग्र प्रतिफल पर विचार किया गया। पत्तन ने संपदा किराये विशेषकर प्रचालन क्षेत्र में स्थित संपत्ति के किराये, उपस्कर किराये और पारादीप फासफेट्स लि० (पीपीएल) कैप्टिव वर्थ के प्रभारों के संशोधन का भी प्रस्ताव नहीं किया था। इस प्राधिकरण के 10 अप्रैल, 2000 के आदेश द्वारा अनुमोदित दरों के मान की समीक्षा पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए जाने वाले इन प्रस्तावों के आलोक में तथा विभिन्न कार्यकलापों/उप कार्यकलापों के आधार पर पत्तन की समग्र स्थिति पर विचार करने के एक वर्ष बाद की जानी थी।

परंतु पीपीटी ने सेवाएं प्रदान करने की उपयुक्त लागत के आधार पर प्रभारों का सामान्य संशोधन करने के प्रस्ताव और संपदा किराये, उपस्कर किराया आदि की दरों का निर्धारण करने के प्रस्ताव भी प्रस्तुत नहीं किए हालांकि एक वर्ष की निर्धारित वैधता अवधि समाप्त हो गई है। इस तथ्य को स्वीकार करने का अर्थ यह नहीं माना जाएगा कि इस प्राधिकरण ने अनुमोदित दरों को वैधता अवधि के बाद भी जारी रखने का समर्थन या अनुमोदन कर दिया है।

- (ii) एमसीएचपी परियोजना का प्रारंभिक लागत अनुमान 587.41 करोड़ ₹ आंका गया था जो अब अनुमोदित संशोधित लागत के अनुसार 831.11 करोड़ ₹ आंका गया है और समापन लागत 865.71 करोड़ ₹ होने की संभावना है। परियोजना का आंशिक वित्त पोषण एशियाई विकास बैंक (एडीबी) की ऋण सहायता से किया गया है और आंशिक वित्त पोषण पत्तन के अपने संसाधनों से किया गया है। परियोजना 11 सितंबर, 2001 को चालू हो गई है। हालांकि परीक्षण संचालन पहले ही किए जा चुके हैं परंतु पता चला है कि परियोजना का पूरी तरह प्रचालन शुरू होने में और समय लग सकता है।

पीपीटी द्वारा जैसा कि स्वीकार किया गया है, यह परियोजना 'पुराने कार्यों के लिए नई योजना' है। पीपीटी ने अप्रत्यक्ष रूप से परियोजना की अर्थव्यवस्था को स्पष्ट करने में अपनी

असमर्थता व्यक्त की। स्पष्ट है कि इस परियोजना से न तो कार्गो में अतिरिक्त वृद्धि होगी और न ही प्रचालन व्यय में कमी आएगी। इसमें भी शोचनीय बात यह है कि इस परियोजना से पीपीटी के समक्ष पहले से आई अधिशेष श्रमिक संख्या संबंधी समस्याओं में और बढ़ोतरी होने जा रही है।

महापत्तन न्यासो के निवेश संबंधी निर्णय इस प्राधिकरण के अधिकारिता क्षेत्र में नहीं आते। तथापि यह बड़ी ही हास्यास्पद बात है कि उसे इस प्रकार की नई निर्मित सुविधाओं के लिए प्रशुल्क का अनुमोदन करते समय इस प्रकार के निवेश का हिसाब रखना पड़ता है। इस मामले में भी परियोजना की योजना बनाते समय और अनुमोदन करते समय विचार किए गए प्रशुल्क अनुमान बहुत ही आशावादी और वास्तविकता से परे नज़र आते हैं। यातायात अनुमान चूंकि निकट भविष्य में तो कम से कम क्रियान्वित होते प्रतीत नहीं होते अतः परियोजना की भारी लागत से मौजूदा कार्गो पर भारी बोझ आ जाएगा जो नई निर्मित सुविधा पर अंतरित होगा।

- (iii) एमसीएचपी परियोजना में थर्मल कोयले के प्रहस्तन के लिए 20 मिलियन टन क्षमता के सृजन पर जोर दिया गया है। परंतु पीपीटी ने तर्क दिया है कि यह क्षमता केवल सैद्धांतिक है क्योंकि अभी रेलवे, एमसीएल आदि में समकालिक एकीकृत विकास नहीं हो पाया है। पीपीटी ने रेलवे सिगनल प्रणाली के न होने, वायु संपीड़न तंत्र का प्रचालन करने के लिए अपेक्षित क्षमता के इंजन न होने तथा कोयला क्षेत्रों में उपलब्ध संदलन क्षमता के समनुरूप न होने के कारण एमसीएचपी में आने वाली बाधाओं का स्पष्ट उल्लेख किया है। यह सही है कि पीपीटी 20 मिलियन टन की क्षमता उत्पन्न करने की सुविधाओं में पहले ही निवेश कर चुका है। निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क की गणना निवेशों के अनुरूप की जानी है। साथ ही यह भी उतना ही सही है कि अकेले एमसीएचपी अपनी अधिकतम क्षमता पर नहीं पहुंच सकता। प्रहस्तन कोयले को पीपीटी के संयंत्र की क्षमता के अनुरूप बढ़ाने के लिए फीडर सिस्टम भी आवश्यक है। जैसा कि पीपीटी ने उल्लेख किया है कि एमसीएचपी की क्षमता का कम उपयोग करना पत्तन का सोच-समझ कर लिया गया निर्णय है। इसके अलावा पीपीटी ने संयंत्र की क्षमता की गणना हमेशा के लिए 12 मिलियन करने का अनुरोध भी नहीं किया। उसने संबद्ध सुविधाओं के विकास की कुछ समय सीमाओं का ही उल्लेख किया है। इन सुविधाओं के विकसित होने तक पीपीटी संयंत्र की क्षमता को केवल प्रथम दो वर्ष के लिए 12 मिलियन टन मानने का अनुरोध किया है। हमें पीपीटी का यह अनुरोध युक्तिसंगत जान पड़ता है और तदनुसार हम उसे स्वीकार करते हैं।
- (iv) पीपीटी के प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव पर कार्यवाही शुरू करने के समय से ही यह प्राधिकरण हमेशा ही एमसीएचपी के क्षमता उपयोग के अनुभागों के बारे में संदेह व्यक्त करना रहा है। लोक निवेश बोर्ड (पीआईबी) के नोट में (संशोधित लागत अनुमानों के लिए) 2000-01 के लिए 7.5 मिलियन टन ; 2001-02 के लिए 13.5 मिलियन टन, 2002-03 के लिए 14.35 मिलियन टन और उसके बाद 20 मिलियन टन का यातायात अनुमान दर्शाया गया है। सितंबर 1999 में हुई पूर्व लोक निवेश बोर्ड की कार्यवृत्त से पता चलता है कि (तत्कालीन) भूतल परिवहन मंत्रालय ने स्पष्ट किया था कि कोयला मंत्रालय ने यह आश्वासन दिया है कि आगे चलकर कोयले की बहुत मांग होगी और इसीलिए नई निर्मित सुविधाओं का पूरा-पूरा उपयोग होगा।

पीपीटी ने पहले 2001-02 से 2003-04 तक यातायात का स्तर 12 मिलियन टन माना था जिसे बाद में घटा कर 10 मिलियन टन प्रतिवर्ष कर दिया। इस सुविधा के महत्त्वपूर्ण प्रयोक्ता टीएनईवी ने कहा है कि उसकी प्रतिबद्ध समग्र 20 मिलियन टन में 11 मिलियन टन की है और प्रारंभिक चरण में 7 मिलियन टन की है। और प्रारंभिक चरण में 7 मिलियन टन की है। प्रारंभिक

चरण में टीएनईबी के 7 मिलियन टन के अंशदान को देखते हुए पीपीटी द्वारा प्रस्तुत 10 मिलियन टन का संशोधित यातायात अनुमान अवास्तविक लगता है। चूंकि यह एक नई सुविधा है अतः हमारे पास यातायात प्रहस्तन की पिछली प्रवृत्ति का विश्लेषण करने का मौका नहीं है, और यह भी उतना ही महत्वपूर्ण है कि परियोजना में कुछ अन्य पत्तनों से भी यातायात के आने पर जोर दिया गया है।

इस परियोजना का पूरा लागत विवरण (पूंजी लागत को छोड़कर) अनुमानों पर आधारित है। प्रति सत्यापन के लिए कोई अन्य आंकड़े (डाटा) न होने से पत्तन न्यास द्वारा उपलब्ध कराए गए अनुमानों पर निर्भर करना अपरिहार्यता है। पत्तन द्वारा उपलब्ध कराए गए अनुमानों को स्वीकार करने पर यदि उसे कोई अनुचित लाभ होगा तो भावी उपचर्यों (आय) में प्रशुल्क में उपयुक्त समायोजन किया जाएगा। इस संभावित स्थिति के मद्देनजर पीपीटी द्वारा प्रस्तुत घटे हुए प्रशुल्क के संशोधित अनुमानों को (जो केवल प्रतीत होता है) स्वीकार न करने का कोई कारण नहीं दिखाई देता।

जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है 10 मिलियन टन का संशोधित यातायात अनुमान बहुत अधिक आशावादी लगता है। प्रारंभिक चरण में टीएनईबी की प्रतिबद्धता और पीपीटी से यातायात के आने की संभावना के मद्देनजर, प्रारंभिक चरण में केवल लगभग 8 मिलियन टन का यातायात अनुमान मानना संभवतः सही एवं वास्तविक हो सकता है। यदि एमसीएचपी की क्षमता 12 मिलियन टन मानी जाए और यातायात अनुमान 8 मिलियन माना जाए तो परिणामी प्रशुल्क उच्चतर स्तर पर होगा। भले ही इस स्थिति में नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ कम उपयोग कारक के कारण कम हो जाता है परंतु अचल लागत केवल 8 मिलियन टन के यातायात में संवितरित हो जाती है और उससे यूनिट लागत भी बढ़ जाती है। जैसा कि पहले किया गया है कि हम पीपीटी द्वारा उपलब्ध कराए गए 10 मिलियन टन के यातायात अनुमानों को स्वीकार करते हैं।

- (v) यह प्राधिकरण वर्तमान में महापत्तनों के मामले में 19.5% का आरओसीई दे रहा है। यह उल्लेखनीय है कि 19.5% का आरओसीई ऐसी परिसंपत्तियों के लिए है जिनका उपयोग लगभग उनकी क्षमता स्तर पर किया जाता है। यदि निर्मित क्षमता का कम उपयोग हो रहा हो तो पत्तन निवेश पर अधिकतम प्रतिलाभ नहीं ले सकता। इस मामले में संशोधित क्षमता 12 मिलियन टन है और अनुमानित उपयोग लगभग 10 मिलियन टन है। इसका अभिप्राय यह है कि क्षमता उपयोग लगभग 83% है। ऐसी स्थिति में नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ क्षमता उपयोग के संदर्भ में केवल यथानुपातिक दर पर दिया जा सकता है।
- (vi) वर्ष 2001-02, 2002-03 और 2003-04 के लिए पत्तन एवं गोदी प्रभारों से होने वाली अनुमानित आय की गणना पीपीटी द्वारा वर्ष 1999 - 2000 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर की गई है और विदेशी मुद्रा दरों में संभावित उतार-चढ़ाव के कारण (डॉलर मूल्य वर्ग के प्रशुल्क से होने वाली) अतिरिक्त आय को हिसाब में नहीं लिया गया है। इस वृद्धि को 2000-01 के लिए 3%, 2001-02 के लिए 6% और 2002-03 के लिए 9% पर हिसाब में लेने की आवश्यकता है।
- (vii) पत्तन ने कहा है कि नई व्यवस्था के अधीन रेलवे आय केवल टर्मिनल प्रभारों से ही होगी क्योंकि दुलाई भारतीय रेलवे से की जाएगी। इस दृष्टि से इस उप कार्य में प्रभावित की जाने वाली रेलवे लागत को भी दुलाई अर्थात् लोकोमोटिव एवं वैगनों के प्रचालन एवं अनुसूचण तथा मूल्यह्रास के लिए वहन की गई लागत में शामिल नहीं किया जाएगा।

- (viii) विद्युत की लागत के बारे में की गई टिप्पणियों के संबंध में पीपीटी ने स्पष्ट किया है कि उसने इसकी गणना मौजूदा विद्युत प्रशुल्को के आकार पर की है। परीक्षण संचालनों के परिणाम चूंकि अभी उपलब्ध नहीं हैं अतः विद्युत की जरूरत के संबंध में पतन के अनुमानों को इस कार्य के लिए स्वीकार कर लिया गया है।
- (ix) तमिलनाडु विद्युत बोर्ड (टीएनईबी) ने मरम्मत एवं अनुक्षण की अधिक लागत और वेतन एवं मजदूरी के बारे में टिप्पणी की है। उसने सुझाव दिया है कि थर्मल पावर परियोजनाओं के लिए निर्धारित मानदंडों को उपयुक्त सुधार करके अपना लिया जाए। पीपीटी ने सिविल कार्य के लिए पूंजी लागत के 1%, यांत्रिक कार्य एवं समुद्रीयानों के लिए पूंजी लागत के 7% पर लागत की गणना की है जैसी कि आमतौर पर पत्तनों द्वारा की जाती है। थर्मल पावर सयंत्र में और पतन परियोजना में प्रयुक्त परिसंपत्तियाँ अलग-अलग प्रकृति की होती हैं अतः पीपीटी द्वारा अपनाई गई परंपरा को वास्तविक लागत के बारे में कोई उल्लेख न होने के कारण इस कार्य के लिए भी अपनाया जा रहा है।
- (x) पीपीटी ने मूल्यह्रास की गणना सिविल संरचनाओं के लिए औसत अवधि 40 वर्ष और यांत्रिक उपस्कर/संरचनाओं के लिए 20 वर्ष मानकर की है। महापत्तनों के मामले में प्रशुल्क परिकलन में पूंजीगत परिसंपत्तियों के मूल्यह्रास पर विचार सरकार द्वारा निर्धारित अवधि संबंधी मानदंड अपनाकर सरल रेखा पद्धति से किया गया है। परिसंपत्तियों की उपयोग अवधि समाप्त होने पर उनका रद्दी मूल्य के लिए कोई प्रावधान नहीं किया है। यह परंपरा पीपीटी सहित सभी महापत्तनों द्वारा सम्मान रूप से अपनाई जा रही है। ऐसी स्थिति में टीएनईबी द्वारा इस संबंध में की गई आपत्ति को केवल पीपीटी के लिए और वह भी केवल एक सुविधा के लिए विचलन करने के संबंध में स्वीकार नहीं की जा सकती।
- (xi) टीएनईबी ने सुझाव दिया है कि निवेश पर प्रतिलाभ देने के प्रयोजन से ऋण और ईक्विटी के बीच अंतर किया जाए। यह सुझाव निधियों के स्रोतों के आधार पर प्रतिलाभ की मात्रा का निर्णय करने के लिए है। यह प्राधिकरण महापत्तनों में प्राइवेट टर्मिनल प्रचालकों के मामले में निवेश पर प्रतिलाभ देने की इसी विधि को अपनाता है। महापत्तनों के मामले में निधि के स्रोतों में अंतर किए बिना नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की निर्धारित दर दी जाती है। यह प्राधिकरण महापत्तनों के मामले में नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ देने की मौजूदा व्यवस्था की समीक्षा करने का निर्णय पहले ही कर चुका है। यह कहने की आवश्यकता नहीं कि मौजूदा व्यवस्था को तब तक जारी रखा जाए जब तक ऐसी समीक्षा नहीं कर ली जाती और यदि आवश्यक हो तो वैकल्पिक प्रणाली निर्धारित नहीं कर ली जाती। चूंकि केवल पीपीटी के मामले में प्रतिलाभ की भिन्न दर अपनाना संभव नहीं है अतः इस मामले में टीएनईबी के सुझाव को स्वीकार नहीं किया जा सकता।
- (xii) जैसा कि पहले बताया जा चुका है, एमसीएचपी परियोजना का आंशिक वित्त पोषण एडीबी की ऋण सहायता से किया गया है। एडीबी ऋण सहायता पीपीटी को भारत सरकार के ऋण के रूप में दी गई है जिस पर 13%/14% की दर पर ब्याज लगता है। ऐसी स्थिति में टीएनईबी द्वारा बताई गई यह स्थिति कि पीपीटी को एडीबी से सुलभ ऋण मिला है, सही नहीं है।
- (xiii) वर्ष 1999-2000 के कार्यशील पूंजी (अर्थात् चालू परिसंपत्तियों में से-चालू देयताएं घटाकर) के आंकड़े ऋणात्मक हैं। पीपीटी ने चालू देयताओं से अतिदेय ब्याज देयताओं को कम करने के बाद यथानुपातिक आधार पर 15 करोड़ ₹0 की कार्यशील पूंजी गानी है। इसी प्रकार यदि चालू परिसंपत्तियों में से भी अर्जित ब्याज के आंकड़ों को कम कर दिया जाए तो कार्यशील पूंजी

ऋणात्मक होगी। इसीलिए 'प्रतिलाभ' की गणना करने के लिए नियोजित पूंजी में शामिल की जाने वाली कार्यशील पूंजी को 'शून्य' माना गया है।

- (xiv) पीपीटी ने उल्लेख किया है कि टीएनईबी को वर्तमान में कोयले के हस्त प्रचालन पर या आईओएचपी में प्रचालन पर किए जाने वाले कुछ गैर सांविधिक खर्चों में बचत होगी; और इसलिए एमसीएचपी के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क से टीएनईबी की लागत पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। इस बारे में पीपीटी द्वारा स्तुत व्योमों के संबंध में टीएनईबी ने विरोध किया है। टीएनईबी ने पीपीटी में 200/- रु० प्रति मि.ट. और एनोर पत्तन में 160/- रु० प्रति मि.ट. की प्रस्तावित दर के साथ-साथ (i) चेन्नई पत्तन के माध्यम से पीपीटी में मौजूदा सुविधाओं वाले और (ii) एनोर पत्तन के माध्यम से पीपीटी में नये एमसीएचपी वाले अपने विद्युत संयंत्र तक कोयले की दुलाई की तुलनात्मक लागत के अपने आकड़े प्रस्तुत किए हैं। टीएनईबी अपनी कुल लागत में बचत करने की अपनी दृष्टि में सही हो सकता है, परंतु ये कोई नये तथ्य नहीं हैं और इनका उल्लेख परियोजना पर विचार करते समय किया गया था। पीपीटी के दृष्टिकोण से पीपीटी में टीएनईबी द्वारा वहन की गई लागत में बचत पर जोर दिया गया है।

एनोर पत्तन में कोयला प्रहरतन के लिए अंतिम रूप से दर निर्धारित करना इस प्राधिकरण के अधिकारिता क्षेत्र में नहीं आता, परंतु पीपीटी में एमसीएचपी के लिए इस समय व्यक्तिगत मानी जा रही दर के आधार पर टीएनईबी को उसके द्वारा प्रस्तुत उसके अपने परिकलनों के आधार पर कुल लागत में कुछ बचत होगी।

यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि प्रशुल्क का निर्धारण पत्तन द्वारा सेवा प्रदान करने में वहन की जा रही लागत के संदर्भ में है। यह केवल प्रयोक्ताओं को हुई बचत पर आधारित नहीं हो सकता। साथ ही, प्रयोक्ताओं का यह तर्क कि उन्हें होने वाली बचत की पत्तन परियोजना के लिए प्रशुल्क निर्धारण करते समय कोई प्रासंगिकता नहीं है, क्योंकि यह परियोजना को तभी देय होता है जब उन्हें बचत होती हो, तर्क संगत नहीं है। किसी भी स्थिति में, पीपीटी का यह प्रस्ताव एमसीएचपी की प्रचालन लागत पर आधारित नहीं है। टीएनईबी को होने वाली बचत के बारे में उसकी टिप्पणियों को केवल आकस्मिक टिप्पणियाँ माना जा सकता है।

- (xv) उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार, लागत विवरण को संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण सलग्न है। संशोधित लागत विवरण में प्रशुल्क के विभिन्न स्तरों पर निम्नलिखित स्थिति दिखाई गई है :-

| प्रशुल्क (रु०/टन) | 2001-02 (रु० लाख में) | 2002-03 (रु० लाख में) |
|-------------------|-----------------------|-----------------------|
| | अधिशेष(+)/घाटा (-) | अधिशेष (+)/घाटा (-) |
| 190 | 1924.13 | - 1880.19 |
| 200 | - 9.24 13 | - 880.19 |
| 210 | + 75.87 | + 119.81 |

- (xvi) पीपीटी में अप्रैल, 2000 में प्रशुल्कों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव पर विचार करते समय यह पता चला कि पत्तन में 'कार्गो प्रहरतन, 1979' के अधीन आने वाले कार्गो प्रहरतन कामगारों की संख्या 1426 थी। वर्ष 1999-2000 में इन कामगारों का औसत नियोजन 8 दिन प्रति माह था और एमसीएचपी के चालू होने के बाद यह घटकर 2-3 दिन प्रति माह रह जाएगा। पीपीटी ने

यह भी स्पष्ट किया कि इन कामगारों की सेवाशर्तें पृथक् से निरूपित की गई थी ; परंतु इन कामगारों को उनके नियोजन के दिन चाहे जितने भी हों नियमित कर्मचारियों की भांति मासिक मजदूरी दी जा रही थी और वे अनय सेवा एवं सेवानिवृत्ति लाभों के भी पात्र थे । पीपीटी द्वारा दी गई रिपोर्ट के अनुसार, भारत के उच्चतम न्यायालय द्वारा गठित उच्चाधिकार प्राप्त समिति ने एमसीएचपी के चालू होने से पूर्व 403 कामगारों को अधिशेष के रूप में निर्धारित किया और एमसीएचपी के चालू हो जाने के बाद 609 और कामगारों के अधिशेष होने का आकलन किया । हालांकि पीपीटी अपने और कामगारों को स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति लेने के लिए मना रहा है परंतु तब तक के लिए कुछ समय के लिए अधिशेष कामगारों को रखना आवश्यक होगा । इस मुद्दे पर सभी संबंधित पक्षों द्वारा गंभीरतापूर्वक विचार किया जाना आवश्यक है जिससे तत्काल सुधारात्मक कार्रवाई की जा सके । इस सबके बावजूद इस प्राधिकरण के लिए प्रशुल्क पर अधिशेष कर्मचारियों के कारण आने वाली लागत का भार इतने लंबे समय तक वहन करना तर्कसंगत नहीं होगा ।

सच तो यह है कि प्रशुल्क का निर्धारण करते समय वास्तव में केवल कोयला प्रहस्तन के लिए तैनात श्रमिकों की लागत पर ही विचार किया जाना चाहिए । परंतु बेकार कामगारों की ठोस वास्तविकता को भी पूरी तरह नकारा नहीं जा सकता । अधिशेष श्रमिकों और उन पर लागत के आबंटन के मुद्दों की विशाखापटनम् पत्तन में मैगनीज अयस्क क प्रहस्तन से संबंधित मामले में इस प्राधिकरण ने बिंदुवार जाँच की थी । उस मामले में यह निर्णय लिया गया कि अधिशेष श्रमिकों की लागत को समूचे कार्गो यातायात पर फैलाना उपयुक्त होगा । यही स्थिति पीपीटी के मामले में भी लागू होती है ।

(xvii) पीपीटी ने अपने परामर्शदाताओं द्वारा किए गए आकलन के अनुसार इस परियोजना के लिए 678 श्रमिकों के लिए 12.20 करोड़ रु० का वेतन एवं मजदूरी व्यय माना है । कोयला प्रहस्तन के मशीनीकरण हो जाने के बाद श्रमिकों की जरूरत काफी कम हो जाने की संभावना है जिसके परिणामस्वरूप वेतन एवं मजदूरी व्यय में काफी कमी आ जाएगी । पीपीटी ने उल्लेख किया है कि केवल 80% सी एवं एफ कामगार अधिशेष हो जाएंगे और 20% पत्तन कामगारों की संख्या उतनी ही रहेगी । पत्तन ने अधिशेष श्रमिकों की लागत का विवरण प्रस्तुत नहीं किया है । यहाँ यह कहना प्रासंगिक होगा कि संशोधित लागत के अनुमान चरण में विचार किए जाने पर पीआईबी नोट में परियोजना क्रियान्वयन के लिए 307 पदों की आवश्यकता दर्शाई गई है । परंतु सरकार द्वारा इनमें से केवल 80 पदों की ही मंजूरी दी गई है । पीपीटी ने संयुक्त सुनवाई में एमसीएचपी के प्रचालन के लिए अपेक्षित 400 कर्मिकों की अनुमानित संख्या बताई । इससे पता चलता है कि एमसीएचपी के प्रचालन के लिए अपेक्षित कर्मिकों की संख्या के बारे में अभी तक पुष्टि नहीं हुई है और इस संबंध में अभी भी अनिश्चितता बनी हुई है । इसका अभिप्राय यह है कि इस परियोजना के लागत अनुमान में दर्शाई गई कर्मचारी संख्या का अनुमान पूरी तरह सही नहीं है ।

(xviii) उपर्युक्त पैरा (xvii) में यथावर्णित जनशक्ति लागत में शिथिलता को देखते हुए और इस बात को ध्यान में रखकर कि पूरा विश्लेषण अनुमानों पर आधारित है, पीपीटी द्वारा प्रस्तावित 200/- रु० प्रति टन प्रशुल्क का निर्धारण करना तर्कसंगत पाया गया है, हालांकि लागत विश्लेषण में इस प्रशुल्क स्तर पर घाटा दिखाया गया है । दैगन से कोयला उतारने और कोयले के पेटलदान तथा पीपीटी द्वारा प्रस्तावित मात्रा छूट स्कीम के बीच प्रशुल्क के विश्लेषण को भी तर्कसंगत पाया गया है और इसीलिए अनुमोदित कर दिया गया है । परंतु यदि वर्ष में एक ही प्रयोक्ता द्वारा प्रहस्तन की मात्रा निर्धारित सीमा के भीतर आती है तो मात्रा छूट लागू होगी ।

- (xix) टीएनईबी ने अपने कार्यों के लिए इसे सुविधा का एकमात्र सबसे बड़ा प्रयोक्ता मानकर विशेष छूट देने की मांग की है। प्रशुल्क ढाँचे में निर्मित मात्रा छूट स्कीम में प्रयोक्ताओं के लिए उनके द्वारा प्राप्त वार्षिक मात्रा के आधार पर आवश्यक प्रोत्साहन देने का प्रावधान होगा।
- (xx) सामान्यतया यह प्राधिकरण 2 वर्ष के प्रशुल्क वैधता चक्र की अनुमति देता है। परंतु इस मामले में निर्धारित प्रशुल्क लागत के अनुमानों पर आधारित है और उसके समर्थन में कोई वास्तविक आंकड़े नहीं दिए गए हैं। हालांकि पीपीटी को सलाह दी गई थी कि वह परीक्षण संचालनों के आधार पर अनुमानों की पुष्टि करे परंतु वह अभी तक ऐसा नहीं कर पाया है। ऐसी परिस्थितियों में एमसीएचपी के लिए इस समय अनुमोदित दरों को केवल एक वर्ष तक विधमान्य रखने की अनुमति दी गई है। वर्ष 2001-02 के वास्तविक आंकड़ों के मद्देनजर इस स्थिति की समीक्षा की जाएगी।
- (xxi) यह बेहतर निष्पादन के आधार पर उचित सिद्ध किए गए 'मौजूदा कार्यों की नई परियोजना' का मामला है। अतः प्रशुल्क को निष्पादन से जोड़ना आवश्यक है। पीपीटी ने उल्लेख किया है कि जब तक नई सुविधा का प्रचालन पूरी तरह शुरू नहीं हो जाता तब तक उसके लिए बचत का आकलन करना; और इस अवस्था में दक्षता-संबद्ध-प्रशुल्क योजना का प्रस्ताव करना मुश्किल होगा। परंतु पत्तन द्वारा किए गए उल्लेख के अनुसार टीएनईबी को होने वाली बचत की एकमद प्रहस्तित जलयानों के आमाप/आवृत्ति के आधार पर जलयान संबंधी प्रभार हैं। ऐसी स्थिति में निष्पादन पैरामीटर के रूप में जलयान के समय के साथ ही दक्षता-संबद्ध-व्यवस्था पर विचार करना तर्कसंगत होगा। पीपीटी को परामर्श दिया जाता है कि वह एमसीएचपी के चालू होने के बाद एक वर्ष की अवधि के भीतर, प्राप्त अनुभवों के आधार पर सुगठित दक्षता-संबद्ध-प्रशुल्क योजना तैयार करे। मरमुगांव पत्तन न्यास के यांत्रिक अयस्क प्रहस्तन संयंत्र में दक्षता-संबद्ध-प्रशुल्क स्कीम का प्रचालन इस संबंध में 'मार्गदर्शक' का काम कर सकता है।
- (xxii) लौह अयस्क प्रहस्तन संयंत्र में, वर्तमान में लौह अयस्क के (यांत्रिक) प्रचालन की एक दर है और कोयले के (यांत्रिक) प्रचालन की दूसरी दर है। हालांकि यह व्यवस्था तर्कसंगत नहीं थी लेकिन निम्नलिखित बातों को ध्यान में रखकर इसकी अनुमति दे दी गई थी :-
- (क) यह मौजूदा परंपरा थी।
 - (ख) एकमात्र संबंधित प्रयोक्ता अर्थात् टीएनईबी इस परंपरा को जारी रखने के लिए सहमत था।
 - (ग) पीपीटी ने आश्वासन दिया था कि जैसे ही नया एमसीएचपी चालू हो जाएगा वैसे ही इस विसंगति को यथाशीघ्र दूर कर लिया जाएगा।

नये एमसीएचपी का प्रचालन चूंकि चालू हो गया है और इस संयंत्र में कोयले के प्रहस्तन के लिए पृथक दर का प्रस्ताव किया गया है अतः लौह अयस्क प्रहस्तन संयंत्र (आईओएचपी) में कोयले के (यांत्रिक) प्रहस्तन के लिए पृथक दर को हटाना आवश्यक हो गया है। परंतु पीपीटी और टीएनईबी दोनों ने कहा है कि यातायात को एमसीएचपी में पूरी तरह तत्काल नहीं भेजा जा सकता और संक्रमण अवधि में भी आईओएचपी में कोयले का (यांत्रिक) प्रहस्तन करना आवश्यक है। संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय के अनुसार संक्रमण अवधि के बारे में सर्वसम्मति नोट प्रस्तुत किया जाना था। दुर्भाग्य से, यह अभी तक प्राप्त नहीं हुआ है। इस पर भी, यूसीसीआई और टीएनईबी ने छह माह की संक्रमण अवधि का सुझाव दिया है। परंतु पीपीटी ने उपर्युक्त कारणों से दो वर्ष की संक्रमण अवधि देने का अनुरोध किया है कि प्रयोक्ता (प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर) एमसीएचपी की अपेक्षा आईओएचपी में कम भगतान करेंगे

अतः प्राधिकरण पीपीटी के दो वर्ष की संक्रमण अवधि देने के प्रस्ताव को अनुमोदित करने का इच्छुक है। यदि पीपीटी आईओएचपी के लिए (विशेषकर धर्मल कोयले को एमसीएचपी में अंतरित करने के दृष्टि से) दशों को संशोधित करना उपयुक्त समझता है तो वह उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करे।

12. परिणामस्वरूप और उपर्युक्त तर्कों तथा सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण निम्नलिखित का अनुमोदन करता है :-

(i) पीपीटी में एमसीपीटी के माध्यम से कोयले के प्रहस्तन की दरें इस प्रकार होंगी :-

| क्र.सं. | मद | दर प्रति मी.टन |
|---------|--|----------------|
| 1. | कोयला प्रहस्तन प्रणाली के माध्यम से वेगन से कोयला उतारना | 80/- ₹0 |
| 2. | कोयला प्रहस्तन संयंत्र के माध्यम से कोयले का पोत लदान | |
| | (क) 7.5 मिलियन टन तक | 120/- ₹0 |
| | (ख) 7.5 मिलियन टन से 10 मिलियन टन तक | 110/- ₹0 |
| | (ग) 10 मिलियन टन से अधिक | 100/- ₹0 |

नोट : उपर्युक्त 2 (ख) एवं 2 (ग) में उल्लिखित दरें तभी लागू होंगी जब एकल प्रयोक्ता का यातायात एक वर्ष में स्लेब सीमा से अधिक हो।

- (ii) य दरें एक वर्ष की अवधि के लिए विधिमान्य होंगी और वर्ष 2001-2002 के आंकड़ों के आधार पर उनकी समीक्षा की जाएगी।
- (iii) एमसीएचपी के चालू होने की तारीख से दो वर्ष की संक्रमण अवधि के दौरान आईओएचपी में लोह अयस्क और कोयले के (यांत्रिक) प्रहस्तन के लिए विभिन्न दरें लागू करने की मौजूदा परंपरा को जारी रखने की अनुमति दी जाती है।
- (iv) पीपीटी का सलाह दी जाती है कि वह छह माह के भीतर एमसीएचपी के लिए दक्षता - संबद्ध प्रशुल्क योजना तैयार करे।

13. पीपीटी को निर्देश दिया जाता है कि वह तदनुसार अपनी दशों के मान में संशोधन करे।

14. यह आदेश भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने की तारीख से 15 दिन के बाद प्रभावी होगा।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/2001/असा.]

अनुबंध

कोयला प्रहस्तन परियोजना के लिए लागत विवरण

(राशि - ₹ लाख में)

| क्र. सं. | | 2001-02 | 2002-03 | 2001-02 | 2002-03 | 2001-02 | 2002-03 |
|----------|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| (I) | संस्थापित क्षमता | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| (II) | यातायात (मिलियन टन) | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| (III) | क्षमता उपयोग | 83% | 83% | 83% | 83% | 83% | 83% |
| (IV) | प्रशुल्क (₹0/टन) | 190 | 190 | 200 | 200 | 210 | 210 |
| (V) | प्रचालन आय | | | | | | |
| | (i) कार्गो प्रहस्तन भंडारण | 18,750.00 | 18,750.00 | 19,750.00 | 19,750.00 | 20,750.00 | 20,750.00 |
| | (ii) पत्तन एवं गोदी प्रभार | 3,710.00 | 3,821.30 | 3,710.00 | 3,821.30 | 3,710.00 | 3,821.30 |
| | (iii) रेलवे आय | 1,215.00 | 1,215.00 | 1,215.00 | 1,215.00 | 1,215.00 | 1,215.00 |
| | (iv) संपदा किराया | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| | जोड़ (V) | 23,675.00 | 23,786.30 | 24,675.00 | 24,786.30 | 25,675.00 | 25,786.30 |
| (VI) | प्रचालन लागत | | | | | | |
| | (i) वेतन एवं मजदूरी | 1,220.00 | 1,342.00 | 1,220.00 | 1,342.00 | 1,220.00 | 1,342.00 |
| | (ii) मरम्मत एवं अनुस्क्षण | 2,594.50 | 2,724.23 | 2,594.50 | 2,724.23 | 2,594.50 | 2,724.23 |
| | (iii) विद्युत | 1,350.00 | 1,390.50 | 1,350.00 | 1,390.50 | 1,350.00 | 1,390.50 |
| | (iv) पत्तन एवं गोदी प्रभार | 1,962.11 | 2,060.21 | 1,962.11 | 2,060.21 | 1,962.11 | 2,060.21 |
| | (v) रेलवे | 498.75 | 523.69 | 498.75 | 523.69 | 498.75 | 523.69 |
| | उप जोड़ | 7,625.36 | 8,040.62 | 7,625.36 | 8,040.62 | 7,625.36 | 8,040.62 |
| | (vi) मूल्यहास | 3,257.00 | 3,257.00 | 3,257.00 | 3,257.00 | 3,257.00 | 3,257.00 |
| | (vii) वित्त एवं अनुस्क्षण व्यय | | | | | | |
| | - सेवानिवृत्ति लाभ/अनुग्रह/पीएलबा | 156.40 | 172.04 | 156.40 | 172.04 | 156.40 | 172.04 |
| | जोड़ (VI) | 11,038.76 | 11,469.66 | 11,038.76 | 11,469.66 | 11,038.76 | 11,469.66 |
| (VII) | अधिशेष (V-VI) | 12,636.24 | 12,316.64 | 13,636.24 | 13,316.64 | 14,636.24 | 14,316.64 |
| (VIII) | प्रबंध एवं सामान्य उपरिचय | 1,636.00 | 1,799.60 | 1,636.00 | 1,799.60 | 1,636.00 | 1,799.60 |
| (IX) | निवल अधिशेष | 11,000.24 | 10,517.04 | 12,000.24 | 11,517.04 | 13,000.24 | 12,517.04 |
| (X) | ऋणों पर व्याज | 6,916.00 | 6,116.00 | 6,916.00 | 6,116.00 | 6,916.00 | 6,116.00 |
| (XI) | व्याज के उपरांत निवल अधिशेष | 4,084.24 | 4,401.04 | 5,084.24 | 5,401.04 | 6,084.24 | 6,401.04 |
| (XII) | नियोजित पूंजी | 79,854.00 | 76,597.00 | 79,854.00 | 76,597.00 | 79,854.00 | 76,597.00 |
| | (क) निगोजित पूंजी पर प्रति लाभ (19.5% का 83%) | 12,924.37 | 12,397.22 | 12,924.37 | 12,397.22 | 12,924.37 | 12,397.22 |
| | (ख) व्याज घटाए | 6,916.00 | 6,116.00 | 6,916.00 | 6,116.00 | 6,916.00 | 6,116.00 |
| (XIII) | दिया गया निवल प्रति लाभ (XIIक - XII ख) | 6,008.37 | 6,281.22 | 6,008.37 | 6,281.22 | 6,008.37 | 6,281.22 |
| (XIV) | व्याज एवं प्रतिलाभ के उपरांत निवल अधिशेष | -1,924.13 | -1,880.19 | -924.13 | -880.19 | 75.87 | 119.81 |
| (XV) | कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण आय के % के रूप में निवल अधिशेष | -10.26 | -10.03 | -4.68 | -4.46 | 0.37 | 0.58 |

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 3rd December, 2001

No. TAMP/5/2001-PPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Paradip Port Trust for fixation of tariff for handling coal through its Mechanised Coal Handling Plant as in the Order appended hereto.

SCHEDULE
Case No. TAMP/5/2001-PPT

The Paradip Port Trust

.....

Applicant

ORDER

(Passed on this 5th day of November 2001)

This case relates to a proposal from the Paradip Port Trust (PPT) regarding fixation of tariff for handling coal through its Mechanised Coal Handling Plant (MCHP).

2.1. The Scale of Rates of the PPT in respect of both vessel-related and cargo-related charges was last revised by this Authority vide its Order dated 10 April 2000.

2.2. In the said Order this Authority had advised the PPT to come up with a separate tariff proposal giving details of costing exclusively for the ADB-assisted MCHP project when it was nearing completion so that a separate tariff for the coal handling could be prescribed.

It was also decided in that case that the Scale of Rates of the Port would be reviewed after a period of one year considering the financial position of the Port as a whole; and, the PPT was to submit the other proposals relating to the estate rentals including rentals for properties in operational area, equipment hire charges and charges for the PPL captive berth.

3.1. At the time of comprehensive revision of tariff for vessel-related and cargo-related charges, the PPT had proposed a rate of Rs.70/- per metric tonne (PMT) for unloading of coal wagons, Rs.110/- PMT for shipment of coal upto 3.5 metric tonne per annum (MTPA) and Rs.100/- PMT for shipment of coal above 3.5 MTPA through the MCHP.

3.2. The instant proposal has been formulated by the PPT in accordance with this Authority's Order dated 10 April 2000 keeping in view the Tamil Nadu Electricity Board (TNEB) as the single largest user of the facility. This proposal was endorsed by the Board of Trustees of the PPT in its meeting held on 22 December 2000. The PPT has furnished the following details in support of its proposal:

- (i). The ADB assisted MCHP is set up at a project cost of Rs.865.71 crores and is likely to be completed and commissioned from 1 April 2001. (It is learnt that the date has now been shifted to October 2001)
- (ii). The Installed Capacity of the Project is 20 million tonnes and the capacity utilisation for the first two years is envisaged at 60% i.e. 12 million tonnes.
- (iii). The cost estimates for the MCHP, furnished only for the year 2001-02 indicate a handling cost of Rs. 210.92 per tonne.

3.3. In this backdrop, the PPT has requested to approve the following rates for handling of coal through its MCHP:

- | | | |
|-------|---|--------------|
| (i). | Unloading of Coal Wagons through Coal Unloading System | Rs.80/- PMT |
| (ii). | Shipment of Coal through Coal handling Plant | |
| | Upto 7.5 MTPA | Rs.120/- PMT |
| | 7.5 – 10 MTPA | Rs.110/- PMT |
| | 10 – 12.5 MTPA | Rs.100/- PMT |
| | 12.5 – 15 MTPA | Rs.90/- PMT |
| | Above 15 MTPA | Rs.70/- PMT |

4. In accordance with the procedure prescribed, the proposal was initially forwarded to the Tamil Nadu Electricity Board and Utkal Chamber of Commerce Industry for comments. The comments received are summarised below:

A. Tamil Nadu Electricity Board (TNEB)

- (i). The operational cost will reduce considerably once the bottom opening railway wagon system becomes operative at the MCHP; and, more coal will be handled through the plant increasing the revenue of the PPT.
- (ii). It incurs an extra expenditure towards chartering of the Craned Hopper Self Unloading Vessel (CHSU) and Gearless Vessels for transporting coal in Paradip-Ennore Port sector; and, also, on the conveyor system between the Ennore Port and the North Chennai Thermal Power Station.
- (iii). The exact loan amount, the rate of interest thereon and the repayment period including the initial moratorium period are not indicated in the calculation of the tariff. The ADB has funded a soft loan of US\$ 134.85 millions at an interest rate of 6.34% only to the port; and hence, the tariff should be worked out based on this rate and not at 19.5%, which is very high considering the present PLR of 12% announced by the Nationalised Banks with effect from March 2001.
- (iv). The capacity utilisation shall be as per the designed capacity of the MCHP, as this facility will be utilised by other agencies also; therefore, the tariff needs to be worked out based on the full capacity utilisation instead of 12 million tonnes, which is only 60% of the installed capacity.
- (v). The working of depreciation needs to be modified to reflect depreciation at 90% of the value of the plant & machinery (i.e. @ 4.5% per annum) instead of 100% value as the balance 10% value is recovered on scrapping of the plant as scrap value.
- (vi). An amount of Rs.7 crores provided towards salary and wages seems to be on the higher side considering the manpower requirements in view of the mechanisation and automation.
- (vii). An amount of Rs.17.30 crores towards the O & M expenses appears to be on the higher side and may be restricted to the actuals or certain percentage of the capital cost. The actual percentage in these expenses in the modern ports abroad can be a guide for this.
- (viii). A special discount must be allowed to the TNEB for effecting large volumes.

B. The Utkal Chamber of Commerce and Industry (UCCI) has not sent any written comments so far.

5.1. On a preliminary scrutiny of the proposal, the PPT was requested to furnish additional information/clarification on various points arising out of its proposal. Some of the important queries raised are summarised below:

- (i). To indicate and consider the proportionate amount of working capital; and, management and general overheads allocable to the MCHP in the cost statements to avoid cross-subsidisation.
- (ii). The Port could not submit proper cost statements for different activities at the time of last general revision of the tariff (April 2000); and, the Scale of Rates was to be reviewed after a period of one year. The PPT was also to submit the other proposals relating to estate rentals including rentals for properties in operational area, equipment hire charges and charges for the PPL captive berth. The reasons for the PPT not proposing any review of these rates so far.

- (iii). To indicate the latest position of the issues dealt with in paragraph 18 (ix) of this Authority's Order dated 10 April 2000 relating to the details of the non-statutory expenses that the TNEB may not have to incur on commissioning of the MCHP; and, in paragraph 18(x) *ibid* relating to the issue of surplus labour.
- (iv). The reasons for an upward revision in the estimated power expenses from Rs.1220 lakhs (earlier) to Rs.1620 lakhs now.
- (v). To eliminate the effect of double counting of interest on loans reflected once as a separate item of cost and again as a part of the capital employed.
- (vi). To clarify the reason for considering maintenance dredging expenditure (which is a vessel-related cost) for fixing cargo handling rate.
- (vii). To furnish the cost estimates for the next two years following the year 2001-02.
- (viii). To clarify the prorata computation of Railway earnings and expenses, as the figure of traffic adopted for computation for the year 1999-2000 is different from that adopted for Port and Dock Income.
- (ix). To indicate reasons for continuance of separate rates for handling of coal at IOHP in terms of paragraph 16 (iii) of the TAMP order dated 10 April 2000.
- (x). To assess and indicate the resultant savings to TNEB in the vessel-related port charges as well as the standing cost of the vessel; and, other savings on account of better wagon turnaround and shipment by handling coal through MCHP.
- (xi). The basis of arriving at different slabs for fixing the proposed sliding slab rates.
- (xii). To explore the possibility of linking the proposed rates with performance; and, formulate a suitable efficiency linked tariff scheme.
- (xiii). The reasons for reduction in the traffic forecast of 20 million tonnes for the year 2001-02 at the time of general revision to a present estimate of 12 million tonnes.

5.2. The PPT after the joint hearing in this case, submitted detailed replies to the queries raised by us. The important points made by the PPT are summarised below:

- (i). The working capital for the year 1999-2000 becomes a negative figure (because of overdue interest liabilities); and hence, it has been considered as nil. Excluding the figure of overdue interest from the Current Liabilities; and, considering a share of Thermal Coal being 44% in the total cargo, the working capital requirement for the MCHP works out to Rs.15.09 crores.
- (ii). The power cost has been taken on the basis of present electricity tariff structure.
- (iii). Mechanisation will not reduce the manpower immediately. It may take a long time to effect such reduction. Further, transfer of manpower from existing working areas to the mechanised coal project is not possible.

On the basis of the assessment made by the High Power Committee, 609 cargo handling workers and all the bulk handling (C&F) workers will be rendered surplus after mechanisation of the coal handling plant.

A Voluntary Retirement Scheme (VRS) has been introduced by the PPT as per the directives of the Government; and, a similar scheme has also been introduced by the Management Committee for the C&F workers. Only 32 cargo handling workers and 116 C&F workers have opted for the Scheme. The response of the workers is luke-warm on account of the amount of (inadequate)

- compensation offered under the present VRS. The port has to live with the labour redundancy for some more time.
- (iv). Under the new system, the haulage operations will be handled by the Indian Railways; and, the port will get only terminal charges. The Railway (Terminal) revenue at existing rates is considered in the revised calculations.
 - (v). The coal handling operation may not be shifted to the MCHP and may have to be handled manually and at the IOHP till such time the following are achieved:
 - (a). Supply of 100% BOBR wagon by the Railway;
 - (b). Stabilisation of functioning of the mechanised coal plant; and,
 - (c). Removal of redundant labour.
 - (vi). The MCHP will improve the efficiency of the port significantly resulting in better wagon turnaround and ship turnaround which will result in lower cost for the MCHP users as well as the port. The initial assessment of volume of cargo to be handled through MCHP was made at 10 MT for TNEB and 1 MT each for APSEB and KPCL. It is, however, not possible to work out the resultant savings on account of increased efficiency at this stage, which shall be possible only after assessing the performance of the plant for about one to two years. Similarly, suitable efficiency linked tariff scheme can be worked out only after assessing the performance of the plant for some time and the volume of coal handled at the MCHP by different users.
 - (vii). The sliding slabs are proposed in accordance with this Authority's Order dated 10 April 2000; and, there are no financial parameters for arriving at these sliding rates.
 - (viii). The port has not been able to finalise so far the proposals for revision of tariff in estate rentals and plot rentals in operational areas and equipment hire charges; and, a composite proposal when finalised, will be submitted to the TAMP for approval.
 - (ix). The projection of 20 million tonnes no longer holds good at present as the TNEB has not entered into any agreement either with the Mahanadi Coal Fields Limited or the port with regard to the quantity of coal to be handled through PPT. The estimates at present stands at maximum of 12 million tonnes out of which 2 million tonnes will be on account of users other than TNEB.

6.1. A joint hearing in this case was held on 4 May 2001 in Paradip. At the joint hearing, the following submissions were made:

Paradip Port Trust (PPT)

- (i). The MCHP project was not initiated by the PPT, but TNEB pushed it up in 1986; thereafter the (then) Ministry of Surface Transport pursued it.
- (ii). The PPT cannot really be definite about the 'why' and 'hows' of the project.
- (iii). We have given various options for 19.5% ROCE at different volumes of traffic; we have no flexibility.
- (iv). The TNEB will actually save a lot on non-statutory payments. They need to charter only gearless vessels, there will be substantial savings in that also.
- (v). Quicker turnaround results in all round savings on other payments like berth hire, etc.

- (vi). The traffic projections are based mainly on the assurances given by the TNEB. These may not fully materialise; we expect to reach 20 MT only after 3 years.
- (vii). The payback period is 8 years; and, moratorium period is not available. We can break even only at around 12 MT. Therefore, if the rate is not hiked, we will have a severe cash crunch.
- (viii). (a). Mechanical handling of coal shall have same rate, whether handled at IOHP or MCHP. Similarly, the Mechanical handling of iron ore shall also have same rates, whether handled at IOHP or MCHP.
(b). For manual handling of coal and iron ore, there shall be separate rates.
- (ix). The removal of coal from the IOHP will affect the earnings at IOHP further. As it is also, it is adverse to us. We will subsequently come up for a revision in the IOHP rate with respect to the overall economies of iron ore handling.
- (x). The handling at MCHP will replace 80% of the total labour (employed by the clearing agents) and not, our 20% labour.
- (xi). The MCHP will also need personnel to operate it. Our estimate is that it will be around 400. The wage increase is on account of this.
- (xii). The IRR at the time of sanction of the project by the Public Investment Board (PIB) was 12.59%, assumed on an investment of Rs.597 crores and traffic of 20 MT; whereas, today the investment is Rs.830 crores and traffic is only 6 MT, IRR will, therefore, be very low.

There is a talk of the NTPC setting up 3 power plants to yield new traffic of 5 MT; but, all this is only a 'plan'; there is nothing concrete.
- (xiii). Individual users will be benefited enormously; why can we not get some benefit by raising the tariff.
- (xiv). We charge Rs.10/- PMT for local haulage. In the new arrangement the Railway will claim it and we will lose some revenue thereby.
- (xv). Let the users pay Rs. 200/- at the MCHP; let them go to a manual handling or let them go to IOHP at MCHP rate.

Tamil Nadu Electricity Board (TNEB)

- (i). The PPT tariff must be with reference to its costs and margins and not with reference to the benefits that we will get.
- (ii). The IRR shall be worked out with reference to the internal resources only and not with reference to the 'loans'.
- (iii). The PPT must distinguish between the debt and equity and give the cost of them separately.
- (iv). On what basis the depreciation is calculated on a useful life of 20 years? Why depreciate 100% of the plant. The normal practice is to depreciate only 90% and recover the other 10% after 'scrapping'.
- (v). The TNEB has committed for only 11 MT, the PPT has pitched it at 20 MT taking into account the other traffic also. The TNEB cannot be penalised if other customers (e.g. Videocon, Trishakti, NTPC) are not honouring their commitments.

- (vi). (a). The TNEB has to pay more to the Mahanadi Coal Fields Limited for giving the coal, this extra cost must also be reckoned with.
- (b). The cost of conveyer from Ennore to North Chennai Power Station must also be reckoned with.
- (vii). (a). Electricity charges include the charges relating to the power sub-station, which has not yet come up; the costing is therefore, on a higher side.
- (b). The assumptions made by the PPT (with respect to electricity consumption based on power requirements of 3KWH for handling 1 MT of coal @ Rs.4.50 per KWH) are on the higher side. Let the PPT revise with respect to the 'actuals' based on the trial runs.
- (viii). The operation & maintenance cost (including salary & wages) is assumed at 2.86% of the project cost. The TNEB follows a norm of 2.50% for thermal stations. Why not follow that? 2.86% is very high for this project; even 1.50% should be sufficient. In a port situation, there are no consumables; therefore, 1.50% should suffice.

Utkal Chamber of Commerce and Industry (UCCI)

- (i). There must be a win-win situation for all sides.
- (ii). The tariff increase must not be based only on savings made by the TNEB. It must be with reference to the rated capacity.
- (iii). An overlapping period of 6 months may be recognised as it will not be possible to wind up the old arrangements fully; therefore, there must be a transition time.

6.2. At the joint hearing, the PPT submitted the following documents:

- (i). Details of calculation of the handling cost per tonne.
- (ii). Details of vessel-related costs; and, the savings that would accrue to TNEB.

6.3. As decided at the joint hearing, the TNEB and the PPT were requested to furnish the following additional information and/or documents:

- (i). The TNEB to submit a note about the norms available in the power sector for estimation of the operational and maintenance cost as a percentage of the project cost; and, a note on the savings (to TNEB) cited by the PPT.
- (ii). The PPT to submit a note on the surplus labour; and, the steps taken to reduce the idle labour.
- (iii). The TNEB and PPT to jointly analyse the results of the trial run for firming up the cost estimates on a realistic basis.
- (iv). An agreed note on the transition period to be allowed in cases like this; and, the tariff arrangements for the transition period.

6.4. Also, as decided at the joint hearing, copies of the proposal was also forwarded for comments to the Mahanadi Coal Fields Ltd., the Andhra Pradesh Power Generation Corporation Ltd. and the Karnatka Power Corporation Ltd., being the other concerned users who were not consulted earlier.

7.1. The TNEB has, in addition to furnishing the requisite information and reiterating the points made by it at the joint hearing, stated as follows:

- (i). As per clause 1.5(c) of the notification dated 30 March 1992 published by the Ministry of Power, the O&M expenditure in respect of Thermal Power Station including insurance for the full one year after commissioning of the plant are to be calculated on the basis of one of the following alternatives:
 - (a). at the rate of 2.5% of the actual expenditure of ceiling on capital expenditure provided in the power purchase agreement ;or,
 - (b). at 2% of the actual capital expenditure of ceiling on capital expenditure provided in the power purchase agreement together with actual expenditure on insurance.

Provided that total of 2% of the actual expenditure on ceiling on the capital expenditure provided in the power purchase agreement and the actual expenditure on insurance shall not exceed 3% on the capital expenditure.
- (ii). Since the O&M expenditure for thermal plants includes cost of consumables like acid, chemicals, caustic soda, lubricants besides pay & allowances, and at the MCHP there are no such consumables except the expenditure on establishment which is the major expenditure, the reasonable estimate towards O&M charges will be 1.00% to 1.25% of the total capital cost.
- (iii).
 - (a). As regards accrued savings (to TNEB) indicated by the PPT, the TNEB has to incur additional expenditure towards payments to be made to M/s. Mahanadi Coal Fields Ltd., for crushing of the coal to suit the specifications of its plant; and also, there will be loss of coal during the transportation and handling due to its small size, etc. Hence, an expenditure of Rs.21.50 per tonne to be incurred by the TNEB for crushing of coal shall be absorbed in the tariff, as this is mainly to accommodate the specification of the plant rather than the need of the TNEB.
 - (b). The savings in the railway haulage as pointed out by the PPT may not accrue, as the same amount has to be paid to the Railways. Besides, the Railway may charge a higher tariff for allocating bottom opening wagons.
 - (c). The other savings indicted are due to the factors beyond the control of the PPT viz. engaging higher capacity vessels, self loading vessels and gearless vessels.
 - (d). The TNEB has to incur an additional expenditure of Rs.20/- per MT by switching over to the MCHP, if the port charges of Rs.200/- & Rs.160/- as proposed by the PPT and the Ennore Port towards handling of coal are accepted; and hence, there will not be any savings to TNEB by switching over to the MCHP.
- (iv). As suggested by the representative of the UCCI at the joint hearing, an overlapping (transition) period of six months may also be considered to accommodate the change from manual to mechanical loading as full utilisation of the MCHP will depend on the other agencies viz. Railways to supply the bottom opening wagons, TNEB to charter high capacity gearless vessels and PPT to complete the balance work in the handling system.

7.2. The PPT has reiterated the points made by it earlier while responding to the queries raised by this Authority; and, at the joint hearing.

8.1. The Karnataka Power Corporation Limited has informed that it has no comments to offer.

8.2. The comments made by the Andhra Pradesh Power Generation Corporation Limited (APPGCL) are summarised below:

- (i). Usually for any estimate the available plant capacity (considered at 60% by the PPT) has to be assumed as 85%; and therefore, it is requested to reckon the plant capacity at 75%, which will result in more attractive handling charge of Rs.168.75 per tonne (as against Rs.210.92 per tonne) for the Thermal Power Stations.
- (ii). The Mahanadi Coalfields Limited (MCL) has intended to supply the coal ex-Paradip at Rs.910.92 per tonne i.e. apart from the cost of coal and the transportation charges, it is charging Rs.267.34 per tonne towards handling charge at the PPT as against the handling charge of Rs.200 per tonne levied by the port authorities. Thus the benefit extended to the Thermal Power Stations is limited to Rs.23.52 per tonne only as against the earnings of Rs.67.34 per tonne to the MCL.

The rate charged for handling of coal be restricted to Rs.210.92 per tonne or lesser if the higher plant load capacity is assumed.

8.3. Despite several reminders, Mahanadi Coal Fields Limited has not responded.

9. In the meanwhile, the PPT pleaded for another opportunity of hearing to present various associated issues relevant to the MCHP project. The request made by the PPT was agreed to.

10. A team of PPT officials headed by the Chairman (PPT) met the Chairman of this Authority on 22 October 2001 and presented its case. It also made a written submission immediately thereafter covering all the points argued by it at the hearing. The written submissions made by the PPT are summarised below:

- (i). This is not a tariff fixation case of an ordinary type but one which involves huge investment comprising a substantial loan component and utilisation of savings of the port built over a period of years. The interest amount alone would be around Rs.62 crores per annum.
- (ii). Since the result of this tariff fixation is crucial to the financial backbone of the port, it is essential to appreciate the operations of this MCHP closely both from the point of view of principles and realities.
- (iii). The installed capacity was envisaged at 20 million tonnes in the proposal submitted to this Authority; however, it is expected that the capacity will not reach 20 million tonnes during the next two years. Significantly, this will not be because of any wilful under-utilisation of capacity by the PPT but, because of absence of supportive infrastructural facilities essential for optimum utilisation of the installed capacity of the MCHP. Though the plant, inaugurated on 11 September 2001 has started operating, the existing capacity installed is substantially less than 20 million tonnes due to the following reasons:
 - (a). The capacity of 20 million tonnes requires movement of coal of at least 20 rakes a day which is possible only if complete signaling system is in operation. Owing to delay in according approval to the plans/drawings by the Railways, the signaling system has not yet been installed. Installation of signaling system may take about two years, which restricts the movement of trains per day to 12, and hence limiting the installed capacity to 12 million tonnes during the first two years.

- (b). The installed capacity of 20 million tonnes is also dependent upon a similar matching capacity for crushing of coal available with the Mahanadi Coalfields Ltd. (MCL); and, the capacity of the rail engines to operate air compression system for in-motion unloading of wagons. Both the MCL and the Railways will take time to introduce such facilities.
- (iv). The capacity utilisation projected at 12 million tonnes cannot also materialise as envisaged since the coal linkage to the port continues to be at a level of 8 million tonnes per annum. The diversion of coal, when it does take place, from the VPT will also increase the utilisation to 10 million tonnes only.
- (v). In view of these factors, the tariff calculations may be based on the installed capacity of 12 million tonnes and capacity utilisation of 10 million tonnes for the first two years.
- (vi). All the users (including the TNEB) are presently spending around Rs.250/- to Rs.270/- per tonne for manual operations besides paying Rs.70/- towards wharfage, which adds up to an expenditure of above Rs.300/- per tonne. The users will still be benefited if they have to pay Rs.200/- per tonne for using the MCHP.

The tariff need be so fixed that both users and the port are benefited.
- (vii). The *pro-rata* reduction of the rate of return from 19.5% to 11.7% (by linking return to the capacity utilisation of 60%) will drag the port into heavy losses from the very beginning because the interest payable on loans itself is 13.5% to 14% at the normal rates.
- (viii). The decision of the Authority that a separate rate for coal being handled at the Iron Ore Handling Plant (IOHP) may be reconsidered in light of the reasons stated above and the fact that the switchover from conventional wagon to BOBR is actually going to take more than a year. The time limit of two years may accordingly be allowed.

11. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and based on a collective application of mind, the following position emerges:

- (i). The PPT had in 1999 proposed a comprehensive tariff revision along with the proposed tariff for handling of coal at its upcoming facility of Mechanised Coal Handling Plant (MCHP). This Authority, while deciding the case in April 2000, advised the PPT to de-link the general revision of tariffs from fixation of rate for handling coal at the new MCHP involving a massive outlay of about Rs.900 crores. At that time, while the PPT could separate the cost figures relating to this project, it could not prepare cost statements for various other activities / sub-activities. The general revision of tariff was, therefore, decided on over-all considerations with break-up between two major groups of tariffs viz., cargo-related charges and vessel-related charges. The Port had also not proposed a revision of Estate Rentals, particularly for properties in operational area, Equipment Hire, and charges for the Paradip Phosphates Limited (PPL) captive berth. The Scale of Rates approved vide this Authority's Order dated 10 April 2000 was to be reviewed after one year considering the financial position of the Port as a whole in the light of these proposals to be submitted by the Port and on the basis of cost statements for various activities / sub-activities.

The PPT has, however, not submitted proposals for general revision of charges based on appropriate cost of rendering services as also proposals for fixing rates for estate rentals, equipment hire, etc. even though the prescribed one-year validity period is over. Recognition of this fact shall not be taken to mean that

this Authority has ratified or approved or acquiesced continuance of the approved tariff beyond the validity period.

- (ii). The MCHP project which was originally estimated to cost Rs.587.41 crores is now estimated to cost Rs.831.11 crores as per the approved revised cost estimates and the completion cost is expected to be Rs.865.71 crores. The project is partly financed from the ADB loan assistance and partly from port's own resources. The project was commissioned on 11 September 2001. Though the trial runs have already taken place, it is understood that the project shall take some time to become fully operational.

As admitted by the PPT, this project is a 'new project for old cargo'. The PPT indirectly expressed its inability to explain the economics of the project. Apparently, this project does not immediately result in additional cargo or reduction in operating expenditure. Distressingly, this project is going to compound the problems of labour redundancy already faced by the PPT.

This Authority has no jurisdiction over the investment decisions of the major port trusts. Ironically, it has to reckon with such investments while approving tariff for such newly created facilities. In the instant case, the traffic projections considered at the time of project planning and approval appear to be very optimistic and far from the reality. Since the traffic projections are not going to materialise at least in the near future, the huge project cost will cast a heavy burden on the existing cargo which will be shifted to the newly created facility.

- (iii). The MCHP project envisages creation of a capacity of 20 million tonnes for handling thermal coal. The PPT has, however, argued that this capacity is only theoretical, since synchronisation of integrated developments in the railways, MCL, etc., have not been achieved. The PPT has clearly brought out the handicap faced by the MCHP due to non-availability of railway signaling system, non-introduction of required capacity engines to operate air compression system and a mismatch of crushing capacity available at the coal fields. It is true that the PPT has already invested in facilities to create a capacity of 20 million tonnes. Tariff to be fixed has to reckon with the investments made. At the same time, it is also equally true that the MCHP in a stand-alone mode cannot reach its maximum capacity. The feeder system also requires to gear up to handling coal to the capacity of the PPT's plant. As has been pointed out by the PPT, the capacity under utilisation of the MCHP is not a wilful decision of the Port; but, is a situation forced on it. Further, the PPT has not requested for reckoning with the capacity of the plant at 12 million tonnes forever. It has indicated certain time limits for development of the associated facilities. Till such facilities are developed, the PPT's request is to consider the capacity of the plant at 12 million tonnes only for the first two years. We find this request of the PPT to be reasonable; and, accordingly, we accept it.

- (iv). Right from the beginning of processing of the PPT's proposal for general revision of tariff, this Authority has always expressed doubts over the estimate of capacity utilisation of the MCHP. The PIB Note (for revised cost estimates) shows a traffic projection of 7.5 million tonnes for 2000-01; 13.5 million tonnes for 2001-02, 14.35 million tonnes for 2002-03 and 20 million tonnes thereafter. The minutes of the pre-PIB meeting held in September 1999 show that the (then) Ministry of Surface Transport had clarified that the Ministry of Coal had assured that there would be adequate demand for coal and, therefore, facilities created would be utilised.

The PPT had earlier assumed traffic at a level of 12 million tonnes for the year 2001-02 to 2003-04 which it has subsequently revised downwards to 10 MT per annum. The major user of the facility, the TNEB has indicated that its commitment is only for 11 million tonnes in the overall 20 million tonnes and 7 million tonnes in the initial phase. Considering the contribution of TNEB of 7 million tonnes in the initial phase, even the revised traffic projection of 10 million

tonnes made by the PPT appears unrealistic. Since this is a new facility, we do not have the opportunity of analysing the past trend of traffic handled; also, significantly, as the project envisages diversion of traffic from some other ports.

The entire costing (except capital cost) for this project is based on estimates. In the absence of any other data for cross-verification, the estimates provided by the Port Trust are inevitably to be relied upon. Accepting the estimates provided by the port, if results in any undue advantage to it, a suitable adjustment in tariff will be made in future accruals. In the light of this position emerging, there seems to be no reason for not accepting the revised estimates of reduced traffic (which only appears to be on the higher side), furnished by the PPT.

As has already been mentioned, the revised traffic projection of 10 million tonnes appears to be very optimistic. In view of the commitment of TNEB in the initial phase and possible diversion of traffic from the VPT, it may perhaps be realistic to consider an estimated traffic of around 8 million tonnes only in the initial phase. If the capacity of the MCHP is taken at 12 million tonnes and the traffic projection at 8 million tonnes, the resultant tariff will be at a higher level. Even though in this situation the return on capital employed gets reduced due to lower utilisation factor, the fixed cost gets distributed over the traffic of only 8 million tonnes thereby pushing the unit cost to a higher level. As has already been explained, we are inclined to accept the traffic estimates provided by the PPT at 10 million tonnes.

- (v). This Authority is presently allowing an ROCE of 19.5% in the case of major port trusts. It is to be recognised that the ROCE of 19.5% is for assets, which are utilised nearly to their capacity level. A port cannot seek to maximise return on investment when capacity created is under-utilised. In the instant case, the (revised) capacity is 12 million tonnes and estimated utilisation is around 10 million tonnes. This means a capacity utilisation of around 83%. That being so, the return on capital employed can be allowed only *pro rata* with reference to the capacity utilisation.
- (vi). The estimated Income from Port & Dock Charges for the years 2001-02, 2002-03, and 2003-04 is computed by the PPT on the basis of actuals for 1999-2000 and does not take into account the additional income (arising from dollar-denominated tariff) on account of likely fluctuation in foreign exchange rates. This increase needs to be taken into account at 3% for 2000-01, 6% for 2001-02, and 9% for 2002-03.
- (vii). The Port has stated that Railway Income under the new system will be only from Terminal Charges as haulage will be done by the Indian Railways. In view of this, railway cost to be apportioned to this sub-activity shall also exclude the cost incurred for haulage, viz., operation & maintenance and depreciation of locomotives and wagons.
- (viii). With regard to the observations about cost of power, the PPT has clarified that they have computed it on the basis of prevailing electricity tariffs. Since results of the trial runs are not available the assumptions made by the Port regarding power requirements have been accepted for this exercise.
- (ix). The Tamil Nadu Electricity Board (TNEB) has commented about higher Repairs and Maintenance cost and Salaries & Wages. They have suggested that the norms prescribed for the Thermal Power Projects be adopted with suitable modifications. The PPT has computed cost at 1% of capital cost for civil work, 7% of capital cost for mechanical works and marine craft as is normally done by the Ports. Since assets used in a Thermal Power Plant and in a Port Project are of different nature, the practice followed by the PPT is being accepted for this exercise in the absence of any indication about the actual cost.

- (x). The PPT has computed depreciation taking average life of civil structures as 40 years and mechanical equipment / structures as 20 years. Depreciation of capital assets in tariff calculation in the case of major ports is considered on a straight-line method following the life norms prescribed by the Government. There is no provision for recovery of scrap value at the end of the life of the assets. This practice is followed uniformly by all major ports including the PPT. That being so, the objection made by the TNEB in this regard cannot be accepted to make a deviation only for the PPT and in the case of only one of its facilities.
- (xi). The TNEB has suggested to distinguish between debt and equity for the purpose of allowing return on investment. The suggestion is to decide the quantum of return on the basis of sources of funds. This Authority adopts this method of allowing return on investment in the case of private terminal operators at the major ports. In the case of the major ports, a fixed rate of return is allowed on the capital employed without distinguishing the sources of fund. This Authority has already decided to review the existing system of allowing return on capital employed in the case of major port trusts. It is needless to mention that the existing system has to continue till such a review is completed and an alternative methodology is prescribed, if found necessary. Since it is not possible to adopt a different rate of return only in respect of the PPT, the suggestion of the TNEB cannot be accepted in the instant case.
- (xii). As has already been mentioned, the MCHP project is partly financed from ADB loan assistance. The ADB loan assistance is passed on to the PPT in the form of Govt. of India loan which carries an interest rate of 13% / 14%. That being so, the position reported by the TNEB that the PPT gets a soft loan from the ADB is not correct.

Double counting of interest on the loan, considered once in the expenditure to arrive at the net surplus and again as a part of the return on capital employed, has been eliminated.

The PPT's apprehension about cash flow problems on account of interest payable on loans because of a reduction in the capital employed figure allowed is, perhaps, due to an incorrect appreciation of the costing method followed by us. In the pricing methodology adopted the entire estimated interest payment is allowed as a cost element. The reduction in return on capital employed may not, therefore, pose any cash flow problems. Because of a reduction in the total return on capital employed which includes debt and own sources of capital, the return to be received on own sources of capital may be less than (even) the reduced level allowed due to the fact that the cost of debt capital has been allowed without any reduction.

- (xiii). The Working Capital (i.e., Current Assets minus Current Liabilities) is a negative figure for the year 1999-2000. The PPT has taken the Working Capital at Rs.15 crores on a *pro rata* basis after excluding overdue interest liabilities from the Current Liabilities. If the accrued interest figure is also likewise excluded from the Current Assets, the Working Capital will be a negative figure. The Working Capital to be included in the Capital Employed for computing 'return' has, therefore, been taken as 'nil'.
- (xiv). The PPT has indicated that the TNEB will save some non-statutory expenses incurred at present while handling coal either manually or at the IOHP; and, therefore, the tariff proposed for MCHP will not really push up TNEB costs. The details thereof furnished by the PPT have been disputed by the TNEB. The TNEB has furnished its own figures of comparative cost of movement of coal to their Power Plant (i) with the existing facilities at the PPT through the Chennai Port and (ii) with the new MCHP at the PPT through the Ennore Port assuming, *inter alia*, the proposed rate of Rs.200/- PMT at the PPT and Rs.160/- PMT at

the Ennore Port. The TNEB may be correct in its own way to consider the saving in the total cost to it; however, these are not new factors and were envisaged when the project was taken up. From the PPT's point of view the emphasis is on savings in cost incurred by the TNEB at the PPT.

This Authority has no jurisdiction over the rate for coal handling that may be finally fixed at the Ennore Port; however, on the basis of the rate for the MCHP at the PPT now being considered reasonable, there will be some saving to the TNEB in its total cost on the basis of their own calculations furnished.

It is relevant here to mention that tariff determination is with reference to the cost incurred by the Port in providing services. It cannot be only dependent on the savings accrued to the users. At the same time, the argument of the users that savings accruing to them shall have no relevance while fixing tariff for the Port project is not tenable, as it is due to this project only that savings will accrue to them. In any case, this proposal of the PPT is based on its costs of operating the MCHP. Its observations about the savings to the TNEB are only to be taken as incidental observations.

- (xv). Subject to the analysis given above, the cost statement has been modified. The modified cost statement is annexed. The cost statement discloses the following position at different levels of tariff:

| TARIFF (Rs / tonnes) | 2001-02 (Rs. in lakhs) | 2002-03 (Rs. in lakhs) |
|-------------------------|---------------------------|---------------------------|
| | Surplus (+) / Deficit (-) | Surplus (+) / Deficit (-) |
| 190 | -1924.13 | -1880.19 |
| 200 | -924.13 | -880.19 |
| 210 | +75.87 | +119.81 |

- (xvi). While considering the proposal for general revision of tariffs at the PPT in April 2000, it was noticed that the port had 1426 cargo handling workers administered under the 'Cargo Handling Scheme of 1979'. The average employment of these workers was reported at 8 days per month in 1999-2000 and that it would further reduce to 2-3 days per month after commissioning of the MCHP. The PPT had also clarified that the service conditions of these workers were formulated separately; but, like regular employees these workers were being paid monthly wages irrespective of the number of days of engagement and were also eligible to other service and retirement benefits. As reported by the PPT, the High Power Committee appointed by the Supreme Court of India had ascertained (in 1993) a surplus of 403 workers prior to commissioning of MCHP and estimated a surplus of another 609 workers after commissioning of the MCHP. While the PPT is persuading more workers to opt for VRS, it will inevitably have to live with the labour redundancy for some more time. This issue calls for serious attention of all concerned for urgent remedial action. Nevertheless, it will not be reasonable for this Authority to interminably load the labour redundancy cost on to the tariffs.

Strictly speaking, the cost of labour, which is actually deployed only for coal handling must be considered for fixing the tariff thereof. The ground reality of idle labour cannot, however, altogether be wished away. The issues of surplus labour and allocation of cost thereon were examined more pointedly by this Authority in a case relating to handling of Manganese ore at the Visakhapatnam Port. In that case, it was found that it would be appropriate to spread the cost of surplus labour over the entire cargo traffic. The same position holds good in the case of PPT also.

- (xvii). The PPT has considered salaries and wages expenditure of Rs.12.20 crores for a manpower strength of 678 for this project as assessed by its consultants. After mechanisation of coal handling, the requirement of labour can reasonably be

expected to come down drastically, which will result in a reduction in the salaries and wages expenditure. The PPT has indicated that 80% C&F labour will only be rendered surplus and the port labour constituting 20% will remain. The cost of surplus labour has not been furnished by the Port. It is relevant here to mention that the PIB Note considered at the revised cost estimate stage has indicated a requirement of 307 posts for project implementation. Against this, only 80 posts have been sanctioned by the Government. At the joint hearing, the PPT has given an estimated requirement of 400 personnel to operate the MCHP. This indicates that the manpower requirement for the MCHP is not yet firmed up and there is still uncertainty over the requirement of manpower. This means the estimate of employee cost given in the cost projection for this project is not fully realistic.

- (xviii). Considering the available cushion in the manpower cost estimates as indicated in para (xvii) above, and the fact that the entire analysis is based on estimates, it is found reasonable to consider a tariff of Rs.200 per tonne as proposed by the PPT even though cost analysis indicates a deficit at this tariff level. The breakup of tariff between unloading of coal wagon and shipment of coal as well as the volume discount scheme as proposed by the PPT is also found to be reasonable and approved. The volume discount will, however, apply if the volume handled by a single user in a year falls within the limits prescribed.
- (xix). The TNEB has demanded a special discount for its cargo considering it as the single largest user of the facility. The volume discount scheme built in the tariff structure will provide the necessary incentive to users depending on the annual throughput achieved by them.
- (xx). Normally, this Authority allows a tariff validity cycle of 2 years. In the instance case, however, the tariff fixed is based on estimates of costs and not backed by any actuals. Although the PPT was advised to firm up the estimates on the basis of results of trial runs, it has not been able to do so. Under these circumstances, the rates for the MCHP now approved are allowed to remain valid only for one year. The position will be reviewed in the light of actuals for the year 2001-02.
- (xxi). This is a case of 'new project for existing cargo' justified on better performance. It is, therefore, necessary to link the tariff to the performance. The PPT has stated that unless the new facility becomes fully operational, it will be difficult for it to assess the savings and, propose an efficiency-linked tariff scheme at this stage. One of the items of savings to the TNEB indicated by the Port is, however, in vessel-related charges on account of size/frequency of vessels handled. That being so, it is reasonable to consider an efficiency linked tariff arrangement with the vessel's turnaround time as the performance parameter. The PPT is advised to come up with a well-refined efficiency linked tariff scheme, in the light of the experience gained, within a period of six months after commissioning of the MCHP. The ELT Scheme in operation at the Mechanical Ore Handling Plant of the Mormugao Port Trust may serve as a guide in this regard.
- (xxii). At the Iron Ore Handling Plant, at present, there is one rate for (mechanical) handling of iron ore and another rate for (mechanical) handling of coal. Though this arrangement was untenable, this was allowed to be continued on the following considerations:
 - (a). This was the existing practice.
 - (b). The only user concerned viz., the TNEB, was agreeable to continue with this practice.
 - (c). The PPT assured to do away with this anomaly as soon as the new MCHP was commissioned.

Since the new MCHP has been commissioned and a separate rate has been proposed for handling coal at this Plant, the separate rate for (mechanical) handling of coal at the Iron Ore Handling Plant (IOHP) needs to be deleted. However, both the PPT and the TNEB have stated that traffic cannot be fully diverted to the MCHP immediately and coal is required to be handled (mechanically) at the IOHP also during a transition period. An agreed note on the transition period, as decided at the joint hearing, was to have been presented. Unfortunately, it has not been received so far. The UCCI and the TNEB have suggested a transition period of six months. The PPT has, however, for stated reasons, requested to allow a transition period of two years. As the reasons given by the PPT appears genuine and recognising the fact that users will pay less at the IOHP than at the MCHP (at the proposed tariff level), this Authority is willing to approve the proposal of the PPT to allow a transition period of two years. If the PPT considers it fit to revise the rates for the IOHP (particularly, in view of shift of thermal coal to the MCHP) it may come up with an appropriate proposal.

12. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following:-

- (i). The rates for handling of coal through the MCHP at the PPT shall be as under:

| Sl. No. | Item | Rate Per Metric Tonne |
|---------|--|-----------------------|
| 1. | Unloading of coal wagon through the coal handling system | Rs.80/- |
| 2. | Shipment of coal, through coal handling plant - | |
| (a). | Upto 7.5 million tonnes | Rs.120/- |
| (b). | From 7.5 million tonnes – 10 million tonnes | Rs.110/- |
| (c). | Beyond 10 million tonnes | Rs.100/- |

Note: The rates at 2 (b) & 2 (c) above will apply if traffic of a single user in a year exceeds the slab limits.

- (ii). These rates shall be valid for a period of one year; they will be reviewed in the light of actuals for the year 2001-02
- (iii). The existing practice of applying different rates for (mechanical) handling of iron ore and coal at the IOHP during the transition period of two years from the date of commissioning of the MCHP is allowed to be continued.
- (iv). The PPT is advised to formulate within six months an efficiency linked tariff scheme for the MCHP.

13. The PPT is directed to amend its Scale of rates accordingly.

14. This Order will come into effect on expiry of 15 days from the date of its notification in the Gazette of India.

S. SATHYAM, Chairman
[ADVT/III/IV/143/2001/Exty.]

Annex**Cost statement for the Coal Handling Project**

(Amount -Rs in Lakhs)

| SI No | Description | 2001-02 | 2002-03 | 2001-02 | 2002-03 | 2001-02 | 2002-03 |
|--------|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| (I) | Installed Capacity | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| (II) | Traffic (Million Tonnes) | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| (III) | Capacity utilisation | 83% | 83% | 83% | 83% | 83% | 83% |
| (IV) | Tariff (Rs./Tonne) | 190 | 190 | 200 | 200 | 210 | 210 |
| (V) | Operating Income | | | | | | |
| | (i) Cargo Handling Storage | 18,750.00 | 18,750.00 | 19,750.00 | 19,750.00 | 20,750.00 | 20,750.00 |
| | (ii) Port & Dock Charges | 3,710.00 | 3,821.30 | 3,710.00 | 3,821.30 | 3,710.00 | 3,821.30 |
| | (iii) Railway Earnings | 1,215.00 | 1,215.00 | 1,215.00 | 1,215.00 | 1,215.00 | 1,215.00 |
| | (iv) Estate Rentals | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| | Total (V) | 23,675.00 | 23,786.30 | 24,675.00 | 24,786.30 | 25,675.00 | 25,786.30 |
| (VI) | Operating cost | | | | | | |
| | (i) Salaries & Wages | 1,220.00 | 1,342.00 | 1,220.00 | 1,342.00 | 1,220.00 | 1,342.00 |
| | (ii) R & M | 2,594.50 | 2,724.23 | 2,594.50 | 2,724.23 | 2,594.50 | 2,724.23 |
| | (iii) Power | 1,350.00 | 1,390.50 | 1,350.00 | 1,390.50 | 1,350.00 | 1,390.50 |
| | (iv) Port & Dock Charges | 1,962.11 | 2,060.21 | 1,962.11 | 2,060.21 | 1,962.11 | 2,060.21 |
| | (v) Railway | 498.75 | 523.69 | 498.75 | 523.69 | 498.75 | 523.69 |
| | Subtotal | 7,625.36 | 8,040.62 | 7,625.36 | 8,040.62 | 7,625.36 | 8,040.62 |
| | (vi) Depreciation | 3,257.00 | 3,257.00 | 3,257.00 | 3,257.00 | 3,257.00 | 3,257.00 |
| | (vi) F & M Expenditure | | | | | | |
| | - Ret benefits/Ex-gratia/PLB | 156.40 | 172.04 | 156.40 | 172.04 | 156.40 | 172.04 |
| | Total (VI) | 11,038.76 | 11,469.66 | 11,038.76 | 11,469.66 | 11,038.76 | 11,469.66 |
| (VII) | Surplus (V-VI) | 12,636.24 | 12,316.64 | 13,636.24 | 13,316.64 | 14,636.24 | 14,316.64 |
| (VIII) | Management & Gen Overheads | 1,636.00 | 1,799.60 | 1,636.00 | 1,799.60 | 1,636.00 | 1,799.60 |
| (IX) | Net Surplus | 11,000.24 | 10,517.04 | 12,000.24 | 11,517.04 | 13,000.24 | 12,517.04 |
| (X) | Interest on loans | 6,916.00 | 6,116.00 | 6,916.00 | 6,116.00 | 6,916.00 | 6,116.00 |
| (XI) | Net Surplus after interest | 4,084.24 | 4,401.04 | 5,084.24 | 5,401.04 | 6,084.24 | 6,401.04 |
| (XII) | Capital Employed | 79,854.00 | 76,597.00 | 79,854.00 | 76,597.00 | 79,854.00 | 76,597.00 |
| | (a) Return on Capital Employed (83% of 19.5%) | 12,924.37 | 12,397.22 | 12,924.37 | 12,397.22 | 12,924.37 | 12,397.22 |
| | (b) Less interest | 6,916.00 | 6,116.00 | 6,916.00 | 6,116.00 | 6,916.00 | 6,116.00 |
| (XIII) | Net Return allowed (XIIa-XIIb) | 6,008.37 | 6,281.22 | 6,008.37 | 6,281.22 | 6,008.37 | 6,281.22 |
| (XIV) | Net Surplus after Intt. & return (XI-XIII) | -1,924.13 | -1,880.19 | -924.13 | -880.19 | 75.87 | 119.81 |
| (XV) | Net surplus as a % of Cargo Handling & Storage Income | -10.26 | -10.03 | -4.68 | -4.46 | 0.37 | 0.58 |

